Rapport ministériel sur le rendement
Transports Canada
2009-2010

L'honorable Chuck Strahl, C. P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DU MINISTRE 5

SECTION I – APERÇU DU MINISTÈRE 6

1.1 Données sommaires 6

1.1.1 Raison d'être 6

1.1.2 Responsabilités 6

1.2 Rendement du Ministère 8

1.3 Priorités opérationnelles et de gestion 11

1.4 Ressources 15

1.4.1 Ressources financières (en millions de dollars) 15

1.4.2 Ressources humaines (équivalents temps plein) 15

1.5 Information financière 15

1.5.1 Profil des dépenses 15

1.5.2 Postes votés et législatifs 16

SECTION II – ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE 18

2.1 Résultat stratégique : Un réseau de transport efficient 18

2.1.1 Activité de programme : Cadres qui appuient le marché des transports 18

2.1.2 Activité de programme : Portes d'entrée et corridors 19

2.1.3 Activité de programme : Infrastructures de transport 22

2.1.4 Activité de programme : Innovation dans le secteur des transports 24

2.2. Résultat stratégique : Un réseau de transport respectueux de l'environnement 27

2.2.1 Activité de programme : Air pur – Transport 27

2.2.2 Activité de programme : Eau propre – Transport 30

2.2.3 Activité de programme : Gérance de l'environnement – Transport 32

2.3 Résultat stratégique : Un réseau de transport sécuritaire 35

2.3.1 Activité de programme : Sécurité aérienne 35

2.3.2 Activité de programme : Sécurité maritime 37

2.3.3 Activité de programme : Sécurité ferroviaire 39

2.3.4 Activité de programme : Sécurité routière 41

2.3.5 Activité de programme : Transport des marchandises dangereuses 43

2.4 Résultat stratégique : Un réseau de transport sûr 46

2.4.1 Activité de programme : Sûreté aérienne 46

2.4.2 Activité de programme : Sûreté maritime 49

2.4.3 Activité de programme : Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal 51

2.5 Activité de programme : Services internes **55**

SECTION III – INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE **57**

3.1 Faits saillants relatifs aux finances **57**

3.2 Plan d'action économique du Canada **59**

3.3 Tableaux récapitulatifs par résultat stratégique et explication des écarts **60**

3.4 Tableau de concordance de l'architecture des activités de programme **68**

3.5 Analyse des risques **69**

3.6 Liste des tableaux sur les renseignements supplémentaires **70**

3.7 Autres points d'intérêts **70**

MESSAGE DU MINISTRE

En ma qualité de nouveau ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités du Canada, j'ai l'honneur de présenter le *Rapport ministériel sur le rendement* de Transports Canada pour 2009-2010.

Lorsque le Canada a été frappé par la crise économique mondiale, les budgets étaient équilibrés, la dette et les impôts en baisse, le secteur financier vigoureux et les politiques économiques robustes. Transports Canada a travaillé avec ses partenaires de tous les ordres de gouvernement pour assurer le succès de la mise en œuvre du Plan d'action économique du Canada, en injectant près de 500 millions de dollars pour stimuler l'économie. Cela s'est traduit par une infrastructure de transport plus moderne.

Le Ministère continue de favoriser des politiques, une planification et des investissements stratégiques à long terme dans le réseau de transport. Notre approche quant aux portes d'entrée aide le Canada à saisir les nouvelles possibilités en matière de commerce international. Notre travail se poursuit relativement à l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, aux stratégies des portes d'entrée de l'Atlantique et du Canada central et au nouveau pont Windsor-Detroit, avec nos partenaires des États-Unis, du Michigan et de l'Ontario.

Notre bilan de sécurité dans le secteur des transports continue de faire l'envie de nos partenaires du monde entier. Les efforts que nous déployons pour moderniser et harmoniser nos normes, nos politiques, nos programmes et nos règlements ont pour effet d'améliorer la sécurité dans tous les modes de transport. Au premier rang de ces efforts se trouve la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité, une approche innovatrice qui consiste à gérer les questions de sécurité avant qu'elles n'entraînent des accidents en favorisant une culture de la sécurité plus forte parmi les exploitants et les utilisateurs.

Du point de vue de la sûreté, le gouvernement a réagi rapidement à la suite de la tentative d'attentat à la bombe par un terroriste à bord d'un vol de Northwest Airlines à destination de Detroit. De nouveaux règlements sont venus accroître la sûreté des voyageurs. Le gouvernement fédéral a prévu 1,5 milliard de dollars sur cinq ans pour l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et Transports Canada, en plus d'un montant de 95,7 millions de dollars pour accroître la sûreté du fret aérien. En outre, Transports Canada a travaillé en étroite collaboration avec les propriétaires et les exploitants de l'infrastructure de transport et ses partenaires internationaux pour améliorer la sécurité et la sûreté dans tous les modes de transport pendant la tenue des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver et à Whistler.

Transports Canada contribue activement à un réseau de transport propre qui favorise la protection de l'environnement, protège la santé des Canadiens et des Canadiennes et soutient notre prospérité économique. Transports Canada a poursuivi la mise en œuvre de programmes dans le cadre de la stratégie écoTRANSPORTS et il a appuyé l'établissement de normes internationales et de pratiques recommandées pour le transport aérien et maritime. Le Ministère a aussi protégé le milieu marin en réduisant la pollution de l'eau causée par les transports et il a veillé à la gérance environnementale de ses terrains et de ses activités.

Notre nouvelle structure de gouvernance améliore notre prise de décisions et notre responsabilisation. Nous soutenons nos employés et nous reconnaissons leur importance par notre engagement envers le renouvellement de la fonction publique et les pratiques de gestion exemplaires.

Je suis fier des réalisations du Ministère au profit des Canadiens.

L'honorable Chuck Strahl, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

SECTION I – APERÇU DU MINISTÈRE

1.1 Données sommaires

1.1.1 Raison d'être

Transports Canada est responsable des politiques et des programmes en matière de transport du gouvernement du Canada. La *Loi sur les transports au Canada* exige que le Ministère contrôle la viabilité continue du réseau de transport national. Même si le Ministère n'est pas directement responsable de tous les aspects du transport ou de tous les modes, il joue un rôle de premier plan pour s'assurer que toutes les parties du réseau de transport fonctionnent efficacement ensemble.

NOTRE VISION : Un réseau de transport au Canada qui est reconnu mondialement comme étant sûr et sécuritaire, efficient et respectueux de l'environnement.

La vision d'un réseau de transport durable du Ministère, à savoir un réseau qui intègre les objectifs sociaux, économiques et environnementaux nationaux et qui trouve un juste équilibre entre ces derniers, repose sur les principes suivants :

- Niveau de sécurité et de sûreté le plus élevé possible pour protéger la vie et les biens, grâce à des normes et des règlements axés sur le rendement établis en fonction des besoins;
- Efficacité dans le transport des gens et des biens afin de favoriser la prospérité économique et une qualité de vie durable grâce à la concurrence et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public;
- Respect du patrimoine environnemental pour les générations futures de Canadiens, grâce aux processus de planification et d'évaluation environnementales des décisions en matière de transport et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public.

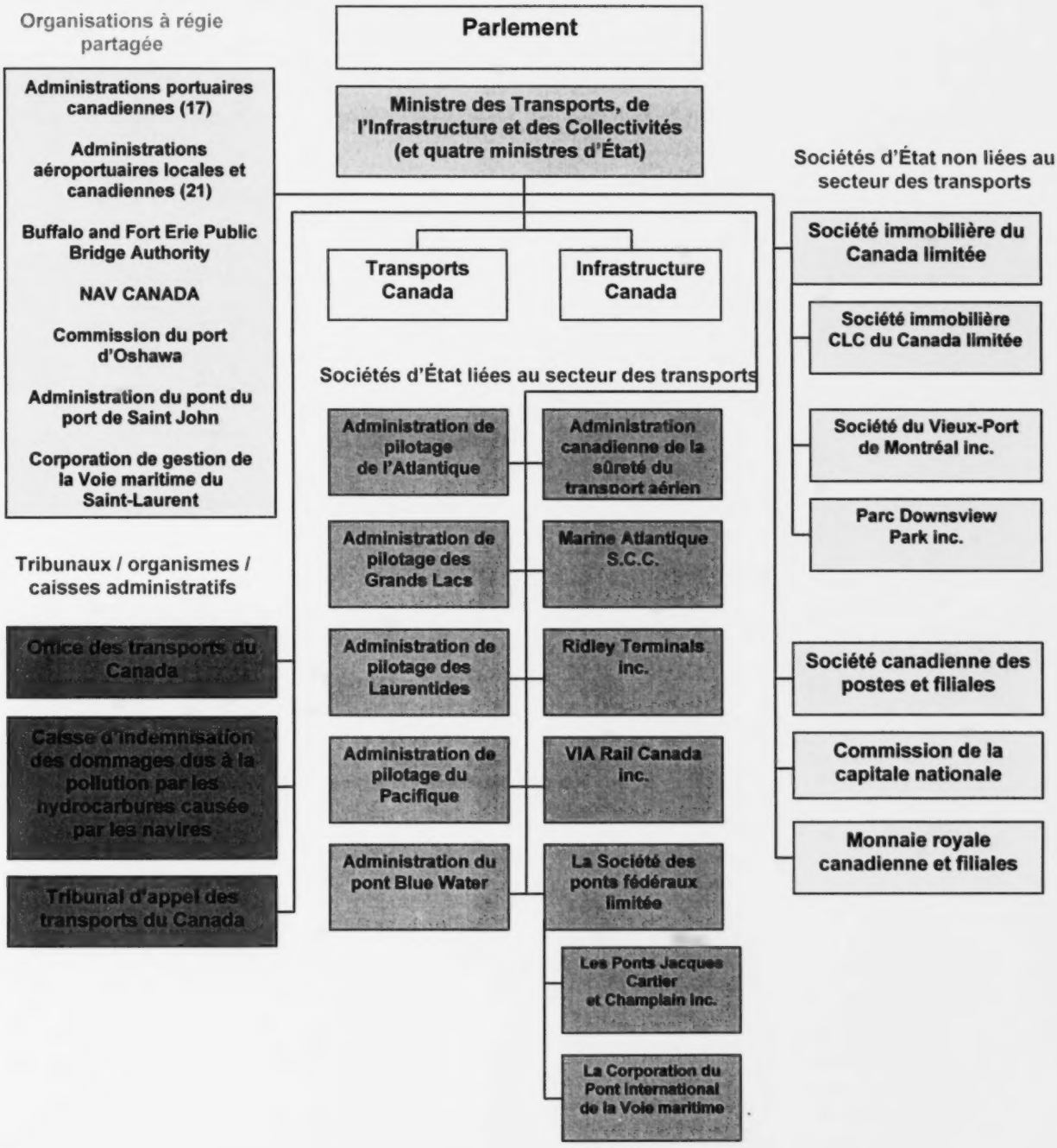
1.1.2 Responsabilités

Transports Canada emploie 5 416 personnes dans son administration centrale et ses cinq bureaux régionaux dans l'ensemble du pays. Transports Canada fait partie intégrante du Portefeuille des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Dans les limites de ce portefeuille (voir la figure 1 ci-dessous), le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités dirige une structure organisationnelle complexe qui comprend Transports Canada, Infrastructure Canada, trois organismes qui fonctionnent de manière autonome, 16 sociétés d'État (p. ex. VIA Rail Canada inc., Marine Atlantique S.C.C.) et plus d'une quarantaine d'organisations à régie partagée (p. ex. le Port de Montréal, l'Aéroport international de Vancouver). Le ministre est responsable de l'administration de plus d'une soixantaine de lois.

Ce portefeuille regroupe les organisations, les politiques et les programmes clés afin de fournir une orientation intégrée sur les questions ayant une incidence sur le réseau de transport et l'infrastructure publique du Canada, notamment :

- politiques nationales rigoureuses pour améliorer l'économie, l'environnement, la sécurité et la sûreté du Canada;
- lois et règlements intelligents pour protéger l'intérêt public;
- programmes ciblés et efficients qui appuient les objectifs et les résultats nationaux;
- leadership national au moyen de vastes réseaux et de partenariats avec les gouvernements, les experts et les intervenants;
- connaissances, recherches et expertise pour offrir des approches novatrices.

Figure 1


Organisations à régie partagée
Administrations portuaires canadiennes (17)
Administrations aéroportuaires locales et canadiennes (21)
Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority
NAV CANADA
Commission du port d'Oshawa
Administration du pont du port de Saint John
Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent
Tribunaux / organismes / caisses administratifs
Office des transports du Canada
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires
Tribunal d'appel des transports du Canada
Parlement
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités (et quatre ministres d'État)
Transports Canada
Infrastructure Canada
Sociétés d'État liées au secteur des transports
Administration de pilotage de l'Atlantique
Administration de pilotage des Grands Lacs
Administration de pilotage des Laurentides
Administration de pilotage du Pacifique
Administration du pont Blue Water
Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
Marine Atlantique S.C.C.
Ridley Terminals inc.
VIA Rail Canada inc.
La Société des ponts fédéraux limitée
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain inc.
La Corporation du Pont International de la Voie maritime
Sociétés d'État non liées au secteur des transports
Société immobilière du Canada limitée
Société immobilière CLC du Canada limitée
Société du Vieux-Port de Montréal inc.
Parc Downsview Park inc.
Société canadienne des postes et filiales
Commission de la capitale nationale
Monnaie royale canadienne et filiales

1.2 Rendement du Ministère

La présente section fait état des principaux progrès réalisés au cours de l'exercice 2009-2010 concernant les réalisations, l'architecture des activités de programme (AAP), le cadre de mesure du rendement et le plan d'activités intégré du Ministère.

Réalisations en 2009-2010

Conformément au Plan d'action économique (PAE) du Canada, le Ministère a eu recours à une stratégie ciblée en deux volets, axée sur la mise en œuvre rapide et la diligence requise. Des mesures concrètes ont permis de faire du PAE une des grandes priorités du Ministère et d'éviter les goulets d'étranglement administratifs susceptibles de ralentir sa mise en œuvre. Ainsi, les initiatives financées en 2009-2010 qui devaient durer un an ont pu être achevées à temps et dans le cadre du budget, et le PAE a été réalisé sous haute surveillance. Des vérifications et des évaluations internes des contrôles de gestion ont également eu lieu. Les résultats des vérifications confirment que le Ministère est bien placé pour poursuivre la mise en œuvre du PAE en 2010-2011.

Transports Canada a œuvré avec de nombreux partenaires en vue d'adopter des stratégies de porte d'entrée, d'investir dans l'infrastructure stratégique et de collaborer à la réalisation du programme d'innovation. Cela s'est traduit par la création au Canada d'un réseau de transport plus efficace, plus fiable et plus homogène. Des ententes aériennes internationales ont été conclues, et des mesures ont été prises afin d'accroître les investissements étrangers dans les sociétés canadiennes de transport aérien. Le Ministère continue aussi de collaborer avec les administrations territoriales afin de cerner les futurs besoins du Nord canadien en matière de transport et de répondre à la demande croissante dans le Nord au cours des 20 prochaines années.

Par ses initiatives, Transports Canada a favorisé les objectifs environnementaux du pays. Pour protéger l'environnement naturel et favoriser la durabilité du réseau de transport canadien, le Ministère a fait la promotion de méthodes de transport durables auprès des collectivités, partout au pays. Il a encouragé des façons d'améliorer le rendement du carburant, mais aussi de réduire les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre causées par le transport des personnes et des marchandises.

Le Ministère a également participé activement aux discussions internationales sur les normes d'émission et les pratiques et il a travaillé à promouvoir les normes internationales au Canada, dans les secteurs maritimes et aériens. Il s'est également associé aux industriels pour mettre à l'essai les technologies automobiles de pointe et en faire la promotion; il a participé à l'élaboration de procédures et à des accords sur des projets de gestion d'évaluation de l'environnement et de modifications réglementaires en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* afin de simplifier l'approbation réglementaire des projets fédéraux importants.

Les travaux préparatoires relatifs aux modifications de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* ont donné lieu au projet de loi C-33 (la *Loi améliorant la sécurité ferroviaire*), qui a été déposé au Parlement en juin 2010. Près de 5 millions de dollars ont été investis dans des initiatives de sécurité ferroviaire, notamment l'embauche de nouveaux inspecteurs en vue de renforcer la surveillance réglementaire, la mise en place d'un secrétariat de la sécurité ferroviaire pour améliorer les communications et les processus de consultation, l'achat de deux nouveaux véhicules d'évaluation de voies ferrées pour assurer la surveillance de la sécurité ferroviaire et le financement de plusieurs projets de recherche partout au Canada. Le Ministère a également investi plus de 4 millions de dollars à l'appui de 57 projets d'amélioration de passages à niveau au Canada. Le processus d'examen fédéral des demandes en vertu du *Programme de protection des eaux navigables* a été rationalisé grâce à l'apport de modifications à la *Loi sur la protection des eaux navigables* (LPEN) et des progrès ont été réalisés concernant les systèmes de gestion de la sécurité dans les secteurs aérien et ferroviaire.

L'attentat à la bombe perpétré à bord du vol 253 de Northwest Airlines le 25 décembre 2009 et les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 qui se sont déroulés à Vancouver et à Whistler au cours de la dernière année ont encore une fois démontré l'importance de maintenir et d'améliorer les capacités du secteur des transports de détecter et de prévenir les menaces courantes pour la sûreté et d'intervenir s'il y a lieu. La sûreté des transports est une priorité pour le Ministère et, pour appuyer cette priorité, d'importants investissements continuent d'être réalisés. Tout récemment, dans le budget de 2009, un nouveau financement de 535 millions de dollars à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) a été annoncé pour renforcer et améliorer l'efficacité des activités et de la technologie de contrôle de sûreté aux aéroports. Transports Canada a continué d'améliorer le Programme de sûreté du fret aérien en élaborant un régime réglementaire optimisé, en évaluant et en implantant de nouvelles technologies de contrôle et en renforçant ses liens avec les ÉTATS-UNIS et ses principaux partenaires internationaux.

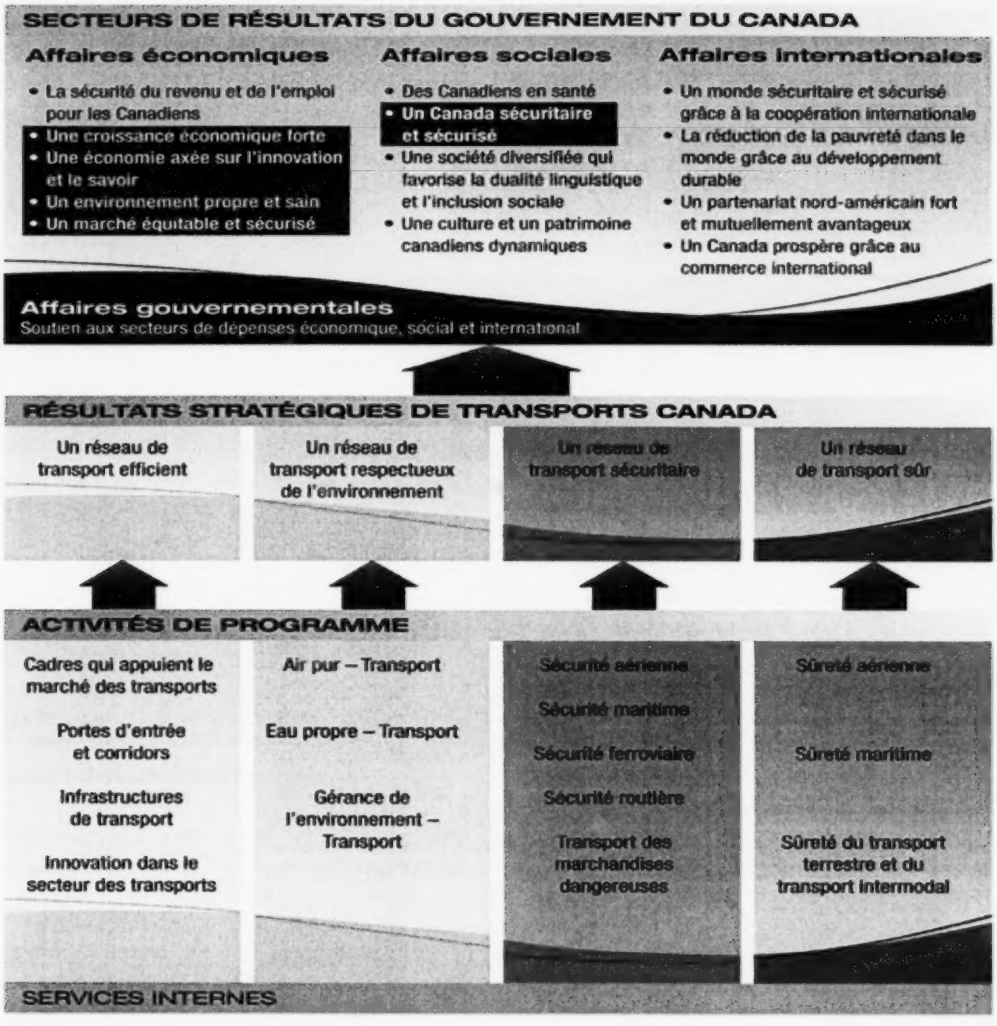
Transports Canada a harmonisé sa gouvernance avec la nouvelle architecture des activités de programme pour améliorer la prise de décision stratégique et ainsi assurer les discussions et les considérations inclusives et horizontales des enjeux liés à la gestion, à la réglementation, aux programmes et aux politiques.

La gouvernance du portefeuille de Transports Canada a été mise en valeur grâce à la coordination et à la gestion améliorées du portefeuille du ministre, qui comprend maintenant 16 sociétés d'État, trois organismes et deux ministères.

Architecture des activités de programme (AAP)
Le *Rapport sur les plans et les priorités* de 2009-2010 énonce en détail les plans, les priorités et les résultats prévus de Transports Canada en fonction de la nouvelle architecture des activités de programme (AAP 2009-2010). La nouvelle AAP reflète clairement le mandat et la vision du Ministère de même que l'importance croissante de son mandat de sûreté par rapport à son mandat de sécurité. Les résultats stratégiques et l'architecture des activités de programme révisés (descriptions de l'AAP 2009-2010) renforcent la capacité de Transports Canada à réaffecter les ressources, à contrôler les résultats et à réajuster les dépenses pour les programmes de priorité plus élevée (voir la section 3.4 du Tableau de concordance de l'AAP). En 2006-2007, le Ministère avait plus de 180 programmes. Ce nombre est passé à 150 en 2007-2008, et une restructuration en 2009 a permis d'établir quatre résultats stratégiques et 16 activités de programme.

De plus, la nouvelle structure de l'AAP pour la mise en œuvre de la Politique sur la structure de gestion, des ressources et des résultats (SGRR) contribue à élargir les domaines de résultats du gouvernement du Canada en vue d'une croissance économique forte, d'un marché équitable et sécurisé, d'une économie axée sur le savoir et l'innovation, d'un environnement propre et sain, et d'un Canada sécuritaire et sûr (figure 2 ci-dessous).

Figure 2



Cadre de mesure du rendement

Le cadre de mesure du rendement de Transports Canada fait l'objet d'un examen, y compris les indicateurs de rendement et les objectifs. Les travaux préparatoires à l'examen et à l'élaboration du cadre de mesure du rendement pour tous les niveaux de l'AAP de Transports Canada ont commencé en décembre 2009 dans le cadre d'une série d'ateliers réunissant les planificateurs des résultats stratégiques (RS) et plusieurs gestionnaires de programmes.

Les modifications qui sont apportées au cadre de mesure du rendement en février 2011 seront présentées dans le RPP 2012-2013, dont l'objectif est d'avoir un cadre de mesure du rendement stable pour les quelques prochaines années. Il est important de souligner que le Rapport ministériel sur le rendement 2012-2013 sera le premier rapport à évaluer le rendement en fonction des indicateurs et objectifs révisés et améliorés.

Plan d'activités intégré du Ministère
L'élaboration du plan d'activités intégré (PAI) de Transports Canada est en cours et devrait être terminée à l'automne 2010. Le PAI liera des éléments entre les Services internes et les Programmes, ce qui permettra d'améliorer la prestation des programmes, d'apporter des ajustements au besoin afin d'atteindre les résultats stratégiques et d'améliorer la surveillance et les rapports sur les progrès.

1.3 Priorités opérationnelles et de gestion

Le RPP de 2009-2010 porte sur quatre priorités opérationnelles[1] et deux priorités de gestion[2]. Transports Canada a réalisé d'importants progrès en ce qui concerne les priorités décrites ci-après.

Priorité opérationnelle
Promouvoir le commerce et la compétitivité à l'aide du réseau de transport

Type[3]	En cours
État	Engagement annuel atteint
Liens[4] avec le RS et l'AP	RS1 Un réseau de transport efficient AP 1.1 Cadres qui appuient le marché des transports AP 1.2 Portes d'entrée et corridors AP 1.3 Infrastructures de transport

Réalisations en 2009-2010
Infrastructures de transport :

- Dans le cadre du nouveau processus d'approbation fédéral simplifié, un total de 19 projets d'une valeur de près de 3,9 milliards de dollars et de contributions fédérales de plus de 1,2 milliard de dollars ont été annoncés dans le cadre du Fonds Chantiers Canada. En outre, 13 accords de contribution ont été signés.
- Transports Canada a lancé l'évaluation des réseaux de transport du Nord afin de déterminer quelles améliorations seraient nécessaires pour appuyer la demande croissante en transport dans le Nord au cours des 20 prochaines années.

Portes d'entrée et corridors :

- Des progrès considérables ont été réalisés en ce qui concerne les investissements dans les infrastructures et le renforcement des partenariats internationaux dans le cadre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique.
- Transports Canada a continué de collaborer avec les provinces pour élaborer et mettre en œuvre les stratégies liées aux portes continentales et de l'Atlantique.
- Le projet d'infrastructure le plus important situé dans le corridor commercial le plus occupé de l'Amérique du Nord – le nouveau passage international de la rivière Detroit – a obtenu l'approbation environnementale des gouvernements canadiens et américains en 2009.

Cadres du marché des transports :

- Transports Canada a signé l'accord de transport aérien entre le Canada et l'Union européenne en décembre 2009.
- La *Loi sur les transports au Canada* a été modifiée afin de permettre d'augmenter les investissements étrangers dans l'industrie du transport aérien, et des règlements sont en cours d'élaboration.

---

[1] Les **priorités opérationnelles** sont axées sur les façons d'améliorer la rentabilisation dans la base de programme du Ministère afin de mieux servir les Canadiens.
[2] Les **priorités de gestion** sont axées sur la façon d'améliorer les pratiques et les contrôles de gestion du Ministère dans les domaines comme les ressources humaines, la gestion des risques, la gestion des biens immobiliers et les services généraux.
[3] **Définitions du type : En cours** – Signifie engagé pour au moins trois exercices avant l'exercice visé par le rapport.
[4] Les renseignements sur le rendement, les leçons apprises, etc. sont fournis à la section 2.

- Air Canada bénéficie d'un appui financier fédéral dans le cadre d'un consortium de prêts mené par le secteur privé.

Travaux en cours

- Les discussions se poursuivent avec l'État du Michigan pour déterminer les ententes nécessaires entre les partenaires binationaux en vue de la mise en œuvre concertée du réseau de transport entre Windsor et Detroit.
- Le processus de modification de la réglementation visant à accroître les investissements étrangers dans l'industrie du transport aérien a été amorcé. Les nouvelles dispositions entreront en vigueur dès l'adoption des règlements. Quant à la *Loi sur les transports au Canada*, elle continuera d'exiger que les transporteurs aériens canadiens soient sous le contrôle majoritaire de Canadiens.
- Transports Canada, en collaboration avec les gouvernements du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut, poursuit l'évaluation des réseaux de transport du Nord.

Promouvoir le Programme sur la qualité de l'air à l'aide des nouveaux règlements portant sur les émissions causées par le transport

Type	En cours
État	Engagement annuel atteint
Liens avec le RS et l'AP	RS2 Un réseau de transport respectueux de l'environnement AP 2.1 Air pur - Transport

Réalisations en 2009-2010

- Transports Canada a aidé Environnement Canada à élaborer des normes d'émissions pour les véhicules automobiles légers.
- Dans le secteur ferroviaire, le Ministère a continué d'œuvrer à l'élaboration de règlements sur les émissions, harmonisés avec les règlements américains.
- Le Canada a adhéré à l'annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL). L'Organisation maritime internationale (OMI) a officiellement adopté la proposition de zone nord-américaine de contrôle des émissions proposée par le Canada, les États-Unis et la France. La zone de contrôle entrera en vigueur le 1er août 2012.
- Transports Canada a appuyé les efforts internationaux dans les secteurs aérien et maritime en vue de l'adoption de méthodes et de normes ainsi que de pratiques recommandées de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques par l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'Organisation maritime internationale.

Travaux en cours

- Transports Canada prévoit mener des consultations auprès des intervenants en vue de l'élaboration de règlements sur les émissions pour le secteur ferroviaire.

Renforcer la sécurité du transport

Type	En cours
État	Engagement annuel atteint
Liens avec le RS et l'AP	RS3 Un réseau de transport sécuritaire AP 3.1 Sécurité aérienne AP 3.2 Sécurité maritime AP 3.3 Sécurité ferroviaire AP 3.4 Sécurité routière

Réalisations en 2009-2010

- Des modifications à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* ont été présentées et de nouveaux fonds ont été obtenus pour renforcer la supervision et la capacité d'application de la loi.

- Transports Canada a continué d'améliorer et de favoriser la mise en place des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) en exigeant que les exploitants adoptent une culture systémique en matière de sécurité plus solide et une reddition de comptes accrue.
- La *Loi sur la protection des eaux navigables* a été modifiée, ce qui simplifie le processus d'approbation, accroît les dispositions concernant les pouvoirs et l'exécution de la loi en matière d'inspection, et permet de mieux répondre aux besoins et aux attentes des Canadiens.

Travaux en cours

- La réforme de la structure réglementaire de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* est en cours. Les travaux visant à ajuster les derniers règlements (environ 40), issus de l'ancienne *Loi sur la marine marchande du Canada*, seront terminés au cours des cinq prochaines années.
- Les aéroports canadiens en sont à diverses étapes de la mise en place des SGS de l'aviation qui devrait être terminée en 2012. Les gros aéroports abordent la quatrième étape de la mise en place tandis que les plus petits aéroports en sont à la troisième de quatre étapes de mise en place.
- La mise en place des SGS de l'aviation par les petits exploitants a été retardée afin de fournir plus de temps pour préciser les procédures et les documents de formation et d'orientation en se basant sur les commentaires des inspecteurs et des intervenants de l'industrie.
- L'examen visant à évaluer l'efficience et l'utilité de la *Loi sur la sécurité automobile* dans son ensemble a été reporté afin de permettre l'apport de changements plus précis à la *Loi*.
- Les travaux se poursuivent avec les intervenants et les partenaires d'autres ordres de gouvernement pour l'élaboration de plans stratégiques nationaux pour 2015 sur le transport aérien, ferroviaire et routier et le transport de marchandises dangereuses, y compris les cadres de mesure du rendement.

Renforcer la sûreté du transport

Type	En cours
État	Engagement annuel atteint
Liens avec le RS et l'AP	RS4 Un réseau de transport sûr AP 4.1 Sûreté aérienne

Réalisations en 2009-2010

- Le contrôle des passagers et des non-passagers a été élargi et amélioré pendant les Jeux olympiques et paralympiques de 2010 de même qu'après l'attentat à la bombe à bord du vol 253 de Northwest Airlines le 25 décembre 2009. Dans le cadre de ce contrôle élargi et amélioré, des scanners corporels ont été mis en place.
- Des mesures de sûreté du fret aérien ont été mises en place dans le cadre d'une approche progressive visant l'établissement d'une chaîne d'approvisionnement sécurisée pour le fret aérien, qui comprend un réseau complexe de milliers d'entreprises et d'organisations ayant diverses responsabilités liées au transport et à la sûreté du fret aérien, notamment des expéditeurs, des transitaires et, enfin, des transporteurs aériens. Les nouvelles mesures comprenaient l'établissement d'exigences pour la détection des engins explosifs improvisés (EEI) dissimulés dans le fret aérien et la réalisation du travail préparatoire relativement aux règlements liés à la chaîne d'approvisionnement sécurisée.

Travaux en cours

Transports Canada continuera à améliorer la sûreté du réseau de transport aérien grâce à des initiatives, des projets et des programmes permanents, comme : le Programme de sûreté du fret aérien, l'examen de l'ACSTA et d'autres programmes de sûreté aérienne. Il continuera à aborder les secteurs de préoccupation immédiate et à travailler de façon proactive en prévoyant les problèmes susceptibles de survenir à moyen ou à long terme. Le contrôle efficace des passagers a été et demeurera une activité

hautement prioritaire, de même que la mise au point et l'application de technologies conçues pour atténuer certaines menaces et assurer la sécurité du public voyageur.

Priorité de gestion
Améliorer la régie du portefeuille à l'aide de stratégies de gestion intégrée

Type[5]	Nouvel engagement
État	Engagement annuel atteint
Liens avec le RS et l'AP	Ensemble des résultats stratégiques et des activités de programme

Le portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités est composé de diverses entités, y compris de sociétés d'État, d'organismes et d'administrations portuaires et aéroportuaires (un aperçu du portefeuille se trouve à la section 1.1 du présent document).

Réalisations en 2009-2010

- Transports Canada a lancé une étude pour renforcer sa coordination du portefeuille du ministre, qui comprend 16 sociétés d'État, 3 organismes et 2 ministères.
- Transports Canada a entrepris des activités à l'appui d'une gestion améliorée du portefeuille, comme la préparation de lettres d'attentes à l'intention des sociétés d'État, la direction conjointe des réunions avec Infrastructure Canada et la prestation de certains services administratifs aux organismes.
- Transports Canada a fourni des rapports hebdomadaires au cabinet du ministre dans lesquels figuraient les dates d'expiration des mandats et les postes vacants pour les personnes nommées par le gouverneur en conseil et par le ministre.
- Transports Canada a appuyé les examens stratégiques de VIA Rail Canada, de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et de la Commission de la capitale nationale (CCN) pour assurer l'uniformité des examens et l'exhaustivité de l'analyse.

Travaux en cours

- L'étude de coordination du portefeuille tire à sa fin et l'application des recommandations qu'elle contiendra devrait se faire d'ici la fin de l'exercice 2010-2011.
- Transports Canada travaillera avec les sociétés d'État pour mettre en œuvre les décisions liées à leurs examens stratégiques. Les examens stratégiques sont en cours et des examens seront réalisés pour d'autres parties du portefeuille.

Appuyer le renouvellement de la fonction publique et améliorer la gestion des personnes

Type	Nouvel engagement
État	Engagement annuel atteint
Liens avec le RS et l'AP	Tous les résultats stratégiques et les activités de programme

Réalisations en 2009-2010

- Transports Canada a continué d'apporter un solide appui au Plan d'action sur le renouvellement de la fonction publique du greffier du Conseil privé. Tous les engagements ont été respectés et certains ont été dépassés (p. ex. l'objectif ministériel de recrutement postsecondaire a été dépassé en raison de l'embauche de plus de 100 diplômés postsecondaires, et les objectifs d'équité en matière d'emploi ont également été dépassés).
- Le Plan intégré des ressources humaines de Transports Canada inclut une stratégie de gestion des personnes qui comprend des initiatives à moyen et à long terme qui s'échelonnent sur plus d'une période de planification. Toutes les initiatives proposées dans le Plan portent sur des lacunes ou des

[5] **Définition du type : Nouvel engagement** – Signifie nouvellement engagé dans l'année sur laquelle porte le RPP ou le RMR.

besoins particuliers en matière de capital humain ou de connaissances (p. ex. croissance dans les principaux groupes professionnels et la collectivité EX).

- Une campagne d'établissement du profil de l'effectif a également été menée pour aider le Ministère à mieux refléter son profil de diversité de l'effectif. Compte tenu de la réussite susmentionnée, les résultats de la campagne ont démontré qu'il n'y a plus d'écarts dans la représentation des quatre groupes désignés d'équité en emploi.

Travaux en cours

- Comme le Plan intégré des ressources humaines et la stratégie connexe de gestion des personnes sont des engagements pluriannuels, des initiatives sont en cours dans les domaines suivants : perfectionnement du leadership et gestion de la relève; recrutement et dotation; conception de l'organisation et compétences; gestion du rendement des employés; apprentissage et perfectionnement; bien-être, diversité et langues officielles. En 2010-2011, les activités porteront principalement sur l'établissement d'un processus de planification intégrée des activités, sur l'achèvement du projet de réorganisation de l'Aviation civile, sur l'établissement d'une stratégie de gestion des connaissances au moyen des pratiques et outils existants, sur le renouvellement du programme de gestion du rendement des employés, sur l'appui des gestionnaires dans le cadre de la communauté des gestionnaires et sur la mise en œuvre de programmes approuvés de recrutement et de perfectionnement.

1.4 Ressources

Pour appuyer son mandat, Transports Canada a reçu les ressources suivantes :

1.4.1 Ressources financières (en millions de dollars)

Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
1 476	1 578	1 012

1.4.2 Ressources humaines (équivalents temps plein)

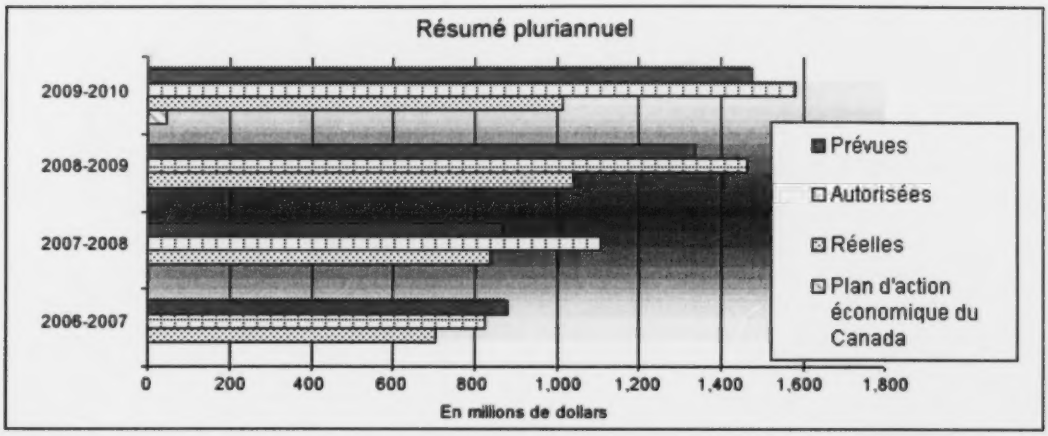
ETP prévus	ETP réels	Écart
5 314	5 416	(102)

1.5 Information financière

1.5.1 Profil des dépenses

La figure 1.5.1 montre les dépenses de Transports Canada (prévues, autorisées et réelles) de 2006-2007 à 2009-2010. La hausse des dépenses réelles, de 702 millions de dollars en 2006-2007 à 1 012 millions de dollars en 2009-2010, est principalement attribuée à l'ajout d'initiatives importantes au sein du Ministère au cours de cette période, comme l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers. Même si on remarque principalement une tendance à la hausse au cours des quatre dernières années, 2009-2010 montre effectivement une baisse des dépenses par rapport à 2008-2009, qui est principalement attribuable à l'achèvement du Programme de remise écoAUTO.

Pour en savoir davantage sur le contenu du tableau Résumé pluriannuel, voir les sections 1.5.2 (ventilation des postes budgétaires), la section II (ventilation par activité de programme) et la section III (ventilation du Plan d'action économique).



1.5.2 Postes votés et législatifs

Ce tableau illustre les postes votés qui ont été approuvés par le Parlement dans le Budget principal des dépenses et ses projets de loi de crédits. Les postes législatifs ne sont indiqués qu'à titre d'information.

(en millions de dollars)					
Poste voté ou législatif (L)[6]	Libellé tronqué du poste voté ou législatif	2007-2008	2008-2009	2009-2010	
		Dépenses réelles	Dépenses réelles	Budget principal des dépenses	Dépenses réelles
Crédit 1	Dépenses de fonctionnement	304	357	331	399
Crédit 5	Dépenses en capital	73	66	81	107
Crédit 10	Subventions et contributions	316	443	861	303
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	66	67	66	77
(L)	Subventions accordées à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland en vertu de la *Loi sur l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland*	55	56	58	57
(L)	Paiements au titre des ententes relatives à la Voie maritime du Saint-Laurent en vertu de la *Loi maritime du Canada*	19	44	48	65
(L)	Versements à la Compagnie des chemins de fer nationaux à l'égard de l'abolition des péages sur le pont Victoria, à Montréal, et pour la réfection de la voie de circulation du pont	3	3	3	3
(L)	Autorisation de dépenser les recettes provenant de la vente de biens excédentaires de la Couronne	0	3	0	0
Total[7] du Ministère		836	1 040	1 448	1 012

[6] Les paiements statutaires de moins de 1 million de dollars ne sont pas inclus dans ce tableau.

[7] Les chiffres ayant été arrondis, la somme des colonnes peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Les dépenses totales ont diminué de 28 millions de dollars entre 2008-2009 et 2009-2010. Les principales raisons sont les suivantes : baisse des dépenses liées aux subventions et aux contributions de 140 millions de dollars essentiellement en raison de l'élimination progressive de divers programmes, comme le Programme de remise écoAUTO (120 millions de dollars) et le Programme de contribution pour la sûreté du transport ferroviaire voyageur et Sûreté-Transit (59 millions de dollars), ainsi qu'une baisse des dépenses dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (24,8 millions de dollars). Ces diminutions sont compensées par une augmentation des dépenses du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers (32,7 millions de dollars) et du Fonds de cession des ports (23,4 millions de dollars).

Parmi les autres effets de compensation, on compte :

- une hausse des dépenses de fonctionnement de 42 millions de dollars en raison d'une baisse pour compenser les recettes nettes en vertu d'un crédit de 16 millions de dollars, principalement à la suite de la baisse des loyers des administrations aéroportuaires et de la hausse des coûts liés au personnel faisant suite à une hausse du nombre des équivalents temps plein pour appuyer le mandat du Ministère;
- une hausse des dépenses en capital de 41 millions de dollars en raison de l'achat de terrains pour le nouveau projet de passage international de la rivière Detroit (29 millions de dollars) et de l'augmentation des besoins liés à divers autres projets d'immobilisations;
- une hausse des paiements pour les ententes relatives à la Voie maritime du Saint-Laurent en vertu de la *Loi maritime du Canada* de 21 millions de dollars à cause d'une baisse plus importante que prévu des recettes pour l'entité en raison d'une baisse du trafic. Le gouvernement du Canada doit couvrir tous les déficits d'exploitation pour cette entité.

SECTION II – ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE

2.1 Résultat stratégique : Un réseau de transport efficient

La collaboration avec de nombreux partenaires a permis d'accroître l'efficacité, la fiabilité et l'homogénéité du réseau de transport au Canada. Entre autres réalisations, mentionnons la signature, en décembre 2009, de l'accord de transport aérien global entre le Canada et l'Union européenne (UE), conclu en vertu de la politique Ciel bleu, qui permet aux transporteurs aériens d'améliorer la commodité des services aériens et de réduire les tarifs au profit des Canadiens. Ajoutons que la majeure partie des 2,12 milliards de dollars du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers a servi à accroître la capacité (en particulier pour les passages frontaliers entre le Canada et les États-Unis, y compris le nouveau passage frontalier Windsor-Detroit) et l'efficacité de l'infrastructure des portes d'entrée et des corridors du Canada et à promouvoir leur utilisation pour lier les marchés nord-américains avec le reste du monde. Le financement de grands projets d'infrastructure et d'innovation en matière de transport a permis de moderniser le réseau.

2.1.1 Activité de programme : Cadres qui appuient le marché des transports

L'activité de programme Cadres qui appuient le marché des transports encourage l'efficacité des transports en favorisant un secteur des transports concurrentiel et viable. Les activités comportent l'établissement de régimes qui régissent le comportement économique des transporteurs pour tous les modes de transport, la définition des règles de gouvernance pour tous les fournisseurs d'infrastructures de transport qui relèvent de l'autorité du Parlement, la surveillance du réseau de transport et la représentation des intérêts du Canada auprès des tribunes internationales sur les transports et d'autres organismes internationaux. (Budget principal des dépenses)

Ressources financières pour 2009-2010 (en millions de dollars)			**Ressources humaines pour 2009-2010 (ETP)**		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	ETP prévus	ETP réels	Écart
9	11	11	66	63	3
Rendement pour 2009-2010					
Résultats escomptés		Indicateurs de rendement	Objectifs		
Un secteur des transports concurrentiel et viable d'un point de vue financier au moyen de cadres efficaces qui appuient le marché des transports		Le nombre des plaintes fondées déposées auprès de l'Office des transports du Canada relativement à la capacité à soutenir la concurrence	D'ici 2011, une réduction de 5 % du nombre de plaintes fondées déposées auprès de l'Office des transports du Canada relativement à la capacité à soutenir la concurrence		
Rendement obtenu et résumé En cours. Cet indicateur vise les litiges entourant les services, les tarifs et les modalités de transport que gère l'Office des transports du Canada. Les données de 2009-2010 ne sont pas disponibles pour le moment. D'après les renseignements dont on dispose pour 2008-2009 et 2007-2008, la réduction est d'environ 5 %, conformément à l'objectif fixé pour 2011.					

Analyse du rendement

Des progrès ont été réalisés en vue de disposer d'un secteur des transports concurrentiel et viable d'un point de vue financier au moyen de cadres efficaces qui appuient le marché des transports.

L'Accord de transport aérien global entre le Canada et l'UE, conclu en vertu de la politique Ciel bleu, a été signé en décembre 2009. Grâce à cet accord, les transporteurs aériens ont pu améliorer leurs services et réduire leurs tarifs au profit des voyageurs, des transporteurs, du tourisme et des entreprises. De plus, des ententes bilatérales sur les services aériens ont été signées ou élargies dans le cas d'ententes existantes avec le Japon, la Corée du Sud, l'Afrique du Sud, Cuba, le Maroc, l'Éthiopie, la Tunisie et le Salvador.

Des modifications législatives ont été apportées à la *Loi d'exécution du budget de 2009* afin de permettre un changement dans les limites de propriété étrangère pour les transporteurs aériens canadiens par voie réglementaire. La *Loi sur les transports au Canada* (LTC) continuera d'exiger le contrôle des transporteurs aériens canadiens par le Canada. On élabore actuellement des règlements en vertu de la LTC, lesquels devraient être préalablement publiés avant la fin de 2010.

Les imprévus survenus en raison du ralentissement économique qui risquaient de perturber gravement le secteur du transport aérien au détriment de l'industrie canadienne et des voyageurs canadiens ont été réglés en collaboration avec d'autres ministères. Ceci comprenait le prêt versé à Air Canada aux conditions du marché afin d'atténuer les difficultés financières de l'entreprise. Air Canada a par la suite pris les mesures nécessaires pour rembourser la Couronne.

D'importants progrès ont été réalisés quant à l'examen des services de marchandises ferroviaires. Un examen en deux étapes des services de marchandises ferroviaires a été lancé en août 2008, lequel se concentrait sur le système logistique ferroviaire du Canada, particulièrement les services fournis aux expéditeurs et aux clients canadiens. La première étape consistait en une analyse complète de la nature et de l'étendue des problèmes auxquels est confrontée la chaîne logistique ferroviaire du Canada. La deuxième étape consistait en la nomination d'un groupe indépendant formé de trois membres qui produiront un rapport définitif et des recommandations au ministre d'ici la fin de 2010.

Le groupe de travail trilatéral sur le transport maritime à courte distance entre le Canada, les États-Unis et le Mexique s'est consacré à faciliter l'intégration du transport maritime dans les réseaux de transport des trois pays et à relever les enjeux aux fins de mesures conjointes. Transports Canada a collaboré avec d'autres ministères fédéraux pour surmonter les obstacles liés à la croissance du transport maritime à courte distance au Canada.

Leçons apprises
La collaboration continue et efficace avec les partenaires ainsi que la sensibilisation, la consultation et les partenariats avec les intervenants sont essentiels pour veiller à la réussite en vue de la mise en place de cadres législatifs et réglementaires efficaces.

Avantages pour la population canadienne
- Des améliorations ont été apportées dans l'ensemble du réseau de transport grâce à des changements législatifs stratégiques, à des accords internationaux, à la résolution des problèmes, à l'innovation et aux investissements dans les transports qui ont contribué à un secteur des transports accessible et fiable appuyant le commerce et les déplacements internationaux et nationaux.
- Les voyageurs et les expéditeurs ont maintenant plus de choix de destinations, de vols et d'itinéraires; ils bénéficient également de services plus directs et de possibilités de tarifs réduits.

2.1.2 Activité de programme : Portes d'entrée et corridors

Inspirée par le Cadre de politique national sur les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques, de programme Portes d'entrée et corridors vise à appuyer le commerce international du Canada et les chaînes d'approvisionnement internationales en créant des réseaux de transport liés au

commerce plus efficaces, fiables et homogènes au Canada. L'activité de programme a comme fonction de définir des stratégies et des cadres pour améliorer et intégrer des réseaux de transport dans les principales régions, de favoriser les partenariats entre tous les ordres de gouvernement et le secteur privé, d'appuyer et de surveiller les projets qui contribuent à améliorer la capacité et l'efficience de l'infrastructure des portes d'entrée et des corridors, d'élaborer et de mettre en place des mesures qui éliminent les obstacles au développement efficace des portes d'entrée et des corridors du Canada et d'encourager l'utilisation des portes et des corridors. (Budget principal des dépenses)

Ressources financières pour 2009-2010 (en millions de dollars)			**Ressources humaines pour 2009-2010 (ETP)**		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	ETP prévus	ETP réels	Écart
658	621	156	51	85	(34)
Rendement pour 2009-2010					
Résultats escomptés		Indicateurs de rendement	Objectifs		
Un niveau accru d'échanges commerciaux grâce aux portes d'entrée et corridors commerciaux stratégiques du Canada		Le volume et la valeur des échanges commerciaux	À confirmer, une fois que l'on aura obtenu la projection des données de référence concernant les échanges commerciaux de la part du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international ou du Service des délégués commerciaux		
Rendement obtenu et résumé En cours. Malgré le ralentissement de l'économie mondiale, la performance relativement bonne du Canada s'explique en partie par des bases économiques saines, notamment les améliorations apportées à l'infrastructure appuyant le commerce et aux politiques et aux règlements améliorés reposant sur le cadre stratégique lié aux portes d'entrée et aux corridors. En outre, malgré l'absence de plan préliminaire, de 2008-2009 à 2009-2010, la valeur des ventes canadiennes à l'étranger a contracté de 17,7 %, alors que le commerce mondial a diminué globalement de 23 % de 2008 à 2009. L'évaluation de l'incidence des investissements dans les projets liés aux portes d'entrée est un travail de longue haleine qui ne sera possible qu'une fois les projets terminés et opérationnels.					

Analyse du rendement

L'activité de programme Portes d'entrée et corridors définit des stratégies et des cadres pour améliorer et intégrer des réseaux de transport dans les principales régions. Pour ce faire, il a fallu peaufiner les mesures stratégiques de manière à améliorer le mouvement des marchandises entre le Canada et le reste du monde, ainsi que l'infrastructure à certains endroits précis, comme les grands postes frontaliers entre le Canada et les États-Unis, notamment le nouveau passage frontalier Windsor-Detroit. Les activités liées à l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, à la Porte d'entrée de l'Atlantique et au nouvel ouvrage de franchissement de la rivière Detroit relèvent toutes de cette activité de programme.

Une grande partie des 2,12 milliards de dollars du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers a été engagée. Des projets importants ont été annoncés pour appuyer les trois stratégies liées aux portes d'entrée, notamment des projets visant à améliorer le réseau routier national principal, les principaux passages frontaliers et les ports maritimes importants. Ces projets permettront d'améliorer le mouvements des marchandises et des personnes à l'intérieur du Canada et à l'échelle internationale. Le processus d'approbation fédérale a été simplifié pour permettre aux représentants fédéraux d'accélérer le processus d'évaluation des projets. En 2009-2010, six nouveaux projets dans le cadre du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers ont été annoncés, et les représentants fédéraux ont négocié la signature de 10 ententes de contribution pour les projets d'infrastructure liés au Fonds d'une valeur de plus de 358 millions de dollars.

Une série d'études analytiques détaillées sur le réseau de transport et des recherches économiques, en partenariat avec les gouvernements provinciaux et les intervenants des transports, ont été financées dans le cadre du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers. Ces études éclaireront et guideront la réalisation de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec et de la Porte d'entrée de l'Atlantique.

Dans le cadre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, le Ministère a renforcé les partenariats internationaux avec ses partenaires de la Chine, ce qui comprend un travail de collaboration avec la Chine au moyen d'engagements de haut niveau de la part des ministres et des hauts fonctionnaires, et a donné lieu à la signature du protocole d'entente sur la logistique commerciale ainsi qu'à un plan d'action pour la coopération en matière de porte d'entrée; les activités de sensibilisation internationales ont été prolongées et Transports Canada a joué un rôle important dans l'établissement du réseau de services portuaires de la Coopération économique Asie-Pacifique, une nouvelle organisation internationale mise sur pied en vue de rassembler les hauts représentants des économies et des ports de la Coopération économique Asie-Pacifique.

Plusieurs initiatives stratégiques non liées à l'infrastructure constituaient également des priorités dans le cadre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique :

- La Table sur le rendement de la Porte d'entrée, qui porte principalement sur l'établissement d'une efficacité et d'une compétitivité à long terme pour la Porte d'entrée de l'Asie-Pacifique. Les participants se sont rencontrés en 2009 pour examiner certaines questions précises liées au rendement et à l'efficacité et pour formuler des recommandations afin d'y donner suite.
- La Table sur les compétences de la Porte de l'Asie-Pacifique, qui se concentre sur les projets faisant suite aux contraintes exercées sur les ressources humaines et le perfectionnement des compétences, en collaboration avec Ressources humaines et Développement des compétences Canada. Trois projets ont été approuvés aux fins de financement en 2009-2010.
- Le projet sur les portes d'entrée à valeur ajoutée, lancé par Transports Canada, a progressé grâce à l'engagement des autres ministères fédéraux et du secteur privé.
- L'engagement de haut niveau des ministres et des hauts représentants sur de nombreux fronts a renforcé les partenariats internationaux avec les pays prioritaires dans le cadre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, particulièrement avec la Chine et le Japon.

En 2009-2010, le financement de l'infrastructure de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique a été entièrement consacré à 48 projets d'infrastructure totalisant environ trois milliards de dollars. De plus, six nouvelles ententes de contribution ont été signées, quatre nouveaux projets ont été mis en œuvre et cinq ont été achevés.

La collaboration continue avec des partenaires des États-Unis, du Michigan et de l'Ontario en vue de la création du nouveau passage international de la rivière Detroit a donné des résultats considérables, dont l'approbation des évaluations environnementales de part et d'autre de la frontière, rendant possibles les acquisitions nécessaires et la réalisation du projet. Aux fins de la mise en œuvre, Transports Canada et l'État du Michigan ont lancé des appels d'offres auxquels ont répondu favorablement les entreprises désirant s'engager dans un accord de partenariat public-privé. Une prévision des investissements et des recettes a permis de conclure que le trafic justifie un nouveau passage, car le nombre de camions devrait tripler, et celui des véhicules doubler, d'ici les 30 prochaines années. Transports Canada a aussi commencé à acquérir des propriétés auprès de personnes disposées à vendre et il a conclu une entente de 34 millions de dollars avec la Ville de Windsor portant sur la plupart des propriétés nécessaires à la construction du pont et de l'esplanade douanière.

Plan d'action économique
L'administration du pont Peace à Fort Erie, le troisième pont le plus achalandé au Canada qui permet de traverser aux États-Unis, et celle du pont Blue Water, à Sarnia, prévoient toutes deux améliorer la sécurité et l'efficacité de leur pont. Les plans comprennent l'ajout de nouvelles voies et de panneaux de signalisation et l'amélioration de l'éclairage et du système électrique.

Leçons apprises
La mise en œuvre de programmes d'infrastructure importants en partenariat avec d'autres ordres de gouvernement et le secteur privé souligne la valeur de la communication régulière avec les intervenants ainsi que l'importance de disposer d'exigences fédérales claires et de processus simplifiés.
L'élaboration de programmes et de projets d'infrastructure complexes et de grande envergure demande du temps, particulièrement à mesure que les stratégies évoluent. Ceci devrait se refléter dans les attentes relatives aux programmes et aux projets.

Avantages pour la population canadienne
- En plus d'améliorer la circulation des marchandises entre le Canada et le reste du monde, les investissements et les mesures stratégiques en matière de porte d'entrée et de corridor ont permis d'atténuer les répercussions du ralentissement économique sur l'économie canadienne.
- Le leadership fédéral lié aux portes d'entrée et aux corridors a permis de renforcer de façon significative la collaboration du secteur privé sur des questions liées à la compétitivité dans le réseau de transport, et les investissements fédéraux appuient et renforcent les investissements importants réalisés par le secteur privé.

2.1.3 Activité de programme : Infrastructures de transport

L'activité de programme Infrastructures de transport est responsable des infrastructures de transport au Canada, soit l'amélioration de l'efficacité et la prestation des services. Ses fonctions comprennent les suivantes : assurer la gestion de certains biens liés au transport commercial exploités par des tierces parties pour le compte du gouvernement fédéral (administrations aéroportuaires, administrations portuaires, ponts fédéraux, VIA Rail Canada, Voie maritime, Marine Atlantique S.C.C.); fournir le financement pour des infrastructures stratégiques de transport du Canada qui appuie les objectifs fédéraux; soutenir les services essentiels à certaines collectivités éloignées; gérer les engagements existants; procéder à la cession des biens et donner en sous-traitance l'exploitation, au besoin. (Budget principal des dépenses)

<table>
<tr><th colspan="3">Ressources financières pour 2009-2010 (en millions de dollars)</th><th colspan="3">Ressources humaines pour 2009-2010 (ETP)</th></tr>
<tr><td>Dépenses prévues</td><td>Autorisations totales</td><td>Dépenses réelles</td><td>ETP prévus</td><td>ETP réels</td><td>Écart</td></tr>
<tr><td>48</td><td>79</td><td>46</td><td>304</td><td>300</td><td>4</td></tr>
<tr><td colspan="6">Rendement pour 2009-2010</td></tr>
<tr><td>Résultats escomptés</td><td colspan="2">Indicateurs de rendement</td><td colspan="3">Objectifs</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Un réseau de transport moderne</td><td colspan="2">L'âge moyen de l'infrastructure de transport</td><td colspan="3">Réduction de l'âge moyen des routes et des autoroutes de 0,5 an sur une période de 5 ans</td></tr>
<tr><td colspan="2">La valeur des actifs routiers</td><td colspan="3">Augmentation de la valeur du capital-actions brut de 2 % sur une période de 5 ans, donc d'ici 2014</td></tr>
<tr><td colspan="6">Rendement obtenu et résumé
Objectif dépassé. De 2008-2009 à 2009-2010, l'âge moyen de l'infrastructure de transport est passé de 14,4 années à 13,9 années, soit une réduction de 0,5 an. La valeur du capital-actions brut</td></tr>
</table>

à la fin de 2009 était de 178,5 milliards de dollars (en dollars de 2002), soit une hausse de 2,6 % par rapport aux 173,9 milliards de dollars en 2008 (en dollars de 2002).

Analyse du rendement
Des progrès considérables ont été réalisés pour moderniser le réseau de transport. L'incidence complète de chacun des investissements dans les infrastructures sera mesurée après l'achèvement des projets.

Dans le cadre du Fonds Chantiers Canada, les partenariats solides établis par Transports Canada ainsi que la simplification du processus d'approbation ont permis de réaliser des progrès dans chacune des phases du processus d'investissement dans les infrastructures de transport, soit la détermination, l'évaluation et la gestion des projets.

Afin d'appuyer les grands projets de transport dans l'ensemble du Canada, 13 ententes de contribution ont été signées dans le cadre du Fonds Chantiers Canada d'une valeur de 471,5 millions de dollars, et deux ententes ont été signées en vertu du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique pour une valeur de 11,5 millions de dollars. En outre, environ 400 millions de dollars ont été versés en contributions fédérales dans l'ensemble du Canada : 92,2 millions de dollars dans le cadre du Fonds Chantiers Canada et 310,6 millions de dollars dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique. Ces projets sont administrés par Transports Canada au nom d'Infrastructure Canada conformément au protocole d'entente conclu entre les deux partenaires du portefeuille.

Les grands projets de réfection des ponts fédéraux étaient en cours ou ils ont reçu des fonds durant la période visée par ce rapport.

Transports Canada a appuyé le plan d'entreprise de la Société des ponts fédéraux limitée.

Transports Canada a continué de fournir une subvention au gouvernement de la Colombie-Britannique pour ses services de traversier et il appuie également certains exploitants de services de traversier dans l'Est du Canada.

Transports Canada a mené une évaluation du Programme pour les services de traversier et de cabotage pour le transport de marchandises et passagers, du Programme de contribution sur l'entente d'aménagement des routes dans l'Outaouais et du Programme de contribution aux services ferroviaires voyageurs régionaux et en région éloignée. Vous pouvez consulter les résultats sur la page des Évaluations de programme.

Plan d'action économique
La Société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain inc. a obtenu 212 millions de dollars sur une période de 10 ans pour la réfection du pont Champlain de Montréal, construit il y a 48 ans et le plus utilisé au Canada. Le projet vise à renforcer et à réparer les poutres et les piliers en béton précontraint de l'ouvrage, à remplacer les joints de dilatation ainsi qu'à réparer le tablier et la chaussée, prolongeant ainsi la durée de vie de l'infrastructure. La réfection du pont, prévue en 2009-2010, a été réalisée selon l'échéancier et elle a coûté 12,9 millions de dollars. Le projet pourrait créer 2 600 emplois sur la période du projet de 10 ans, notamment dans les secteurs de la construction, du génie et de la surveillance de chantier.

VIA Rail Canada a obtenu 407 millions de dollars sur trois ans dans le cadre du PAE pour réaliser divers projets de modernisation des services ferroviaires voyageurs visant à améliorer l'infrastructure ferroviaire, les locomotives, les voitures voyageurs, les gares et les installations connexes. Même si le projet le plus important, soit la construction d'une troisième voie principale entre Toronto et Brockville, a accusé des retards au moment de l'attribution des contrats et au début du chantier, les travaux sont

maintenant bien enclenchés. En outre, le budget de 2009 allouait à Transports Canada 7,9 millions de dollars provenant du PAE pour le Programme de contributions aux services ferroviaires voyageurs régionaux et en région éloignée dans le but de financer les nouveaux projets d'immobilisations de deux chemins de fer des Premières nations, Keewatin Railway, au Manitoba, et Tshiuetin Rail, au Québec et au Labrador. Les fonds ont permis notamment d'achever l'amélioration des voies, de construire une gare pour les voyageurs et d'acquérir des voitures voyageurs et du matériel d'entretien des voies.

Leçons apprises
Une communication régulière et efficace avec les promoteurs, les intervenants et les autres partenaires fédéraux est essentielle pour faire avancer les projets qui appuient l'infrastructure de transport du pays.

Avantages pour la population canadienne
- Les investissements immédiats dans le cadre du PAE du Canada et du Fonds Chantiers Canada et d'autres programmes d'infrastructure ont aidé à stimuler l'économie en créant des emplois à court terme et à moderniser l'infrastructure de transport à long terme.
- Le public aura accès à un réseau de transport plus efficient, notamment des routes et des ponts nouveaux et remis en état, ainsi que des installations et de l'équipement de transport en commun, de transport ferroviaire et de traversier.

2.1.4 Activité de programme : Innovation dans le secteur des transports

L'activité de programme Innovation dans le secteur des transports aide à rendre le réseau de transport du Canada plus concurrentiel en décelant des possibilités de partenariats et en concluant des ententes de partenariat dans le domaine de la recherche ainsi qu'en élaborant et mettant en œuvre des solutions novatrices aux défis que doit relever le réseau de transport canadien. Les fonctions exercées sont d'établir des politiques et une orientation stratégiques pour la recherche et le développement (R et D), d'élaborer, de concevoir, de négocier et de gérer des programmes de recherche sur des technologies de pointe, dont les systèmes de transport intelligents, de promouvoir l'acquisition et le transfert des connaissances et l'application des technologies, d'établir des partenariats et de collaborer avec d'autres ministères, les provinces et les territoires, le milieu universitaire et un grand nombre d'autres intervenants nationaux et internationaux, au pays et à l'étranger, et d'appuyer le perfectionnement des compétences en vue de créer un effectif hautement qualifié dans le domaine des transports. (Budget principal des dépenses)

Ressources financières pour 2009-2010 (en millions de dollars)			**Ressources humaines pour 2009-2010 (ETP)**		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	ETP prévus	ETP réels	Écart
10	14	7	45	7	38
Rendement pour 2009-2010					
Résultats escomptés	Indicateurs de rendement		Objectifs		
Un réseau de transport novateur	Le nombre de projets de partenariat avec des intervenants de l'extérieur stimulant l'innovation en ce qui a trait aux projets de systèmes de transport intelligents		Le nombre sera déterminé selon le plan annuel		
	Le nombre de projets de partenariat avec des intervenants de l'extérieur stimulant l'innovation en ce qui a trait aux projets de recherche et de développement		Le nombre sera déterminé selon le plan annuel		

Rendement obtenu et résumé
En cours. Trente-deux projets de système de transport intelligent (STI) menés avec des partenaires de l'extérieur ont été lancés, sont en cours ou ont été achevés en 2009-2010, par rapport à 47 en 2008-2009. Cet écart témoigne de la capacité de Transports Canada et de la volonté des partenaires extérieurs de travailler ensemble grâce à des ententes de partenariat. En tout, 64 projets de R et D réalisés avec des partenaires de l'extérieur ont été financés en 2009-2010, soit 39 % de plus qu'en 2008-2009.

Analyse du rendement
En 2009-2010, Transports Canada a continué d'accroître sa capacité et ses connaissances des mécanismes en vue d'améliorer l'innovation dans les transports. De concert avec les provinces, les territoires et les intervenants canadiens et étrangers, le Ministère a adopté des mesures en vue de soutenir l'innovation dans le but de disposer d'un réseau de transport plus efficient, respectueux de l'environnement, sûr et sécuritaire.

Pour bien cibler les efforts du Ministère, on a élaboré un nouvel ensemble de priorités en matière de R et D afin de refléter les priorités stratégiques du gouvernement et d'appuyer l'innovation dans les domaines d'intérêt national. Parmi les nouvelles priorités de Transports Canada en matière de R et D, il faut souligner l'innovation dans les transports, le transport durable, l'adaptation au froid et aux changements climatiques, l'accessibilité et les changements démographiques. Par exemple, le Ministère a mené des recherches sur des technologies de pointe en vue de gérer les chaînes d'approvisionnement, notamment la mise à l'essai de technologies pour le suivi et la surveillance des conteneurs afin de veiller au mouvement efficient, concurrentiel et sécuritaire des marchandises le long des principales voies commerciales. De tels projets de R et D appuient les priorités plus vastes du gouvernement du Canada en vertu du Plan d'action économique et de la Stratégie commerciale mondiale en investissant de façon notable dans une économie novatrice et en encourageant les applications pratiques de l'excellence en matière de technologie et de recherche.

En 2009-2010, Transports Canada a investi dans de nouveaux projets de R et D liés au transport afin d'accroître la capacité du secteur à faire une démonstration et à déployer des technologies nouvelles et novatrices. Ainsi, il a investi 4,6 millions de dollars dans des projets de recherche qui ont attiré un financement supplémentaire de 15,4 millions de dollars provenant de sources externes.

Le Ministère a maintenu son soutien à la R et D visant à améliorer la sécurité du réseau de transport et à protéger la qualité de l'environnement. Son rôle actif au sein du Conseil consultatif de recherche en transport ferroviaire a rendu possible la mise en œuvre de projets de R et D axés sur la sécurité ferroviaire (en améliorant la sécurité aux passages à niveau, par exemple). On en trouvera d'autres exemples sur le site de recherche et développement.

Une main-d'œuvre hautement qualifiée est la principale source d'innovation technologique et elle est essentielle pour améliorer le réseau de transport au Canada. Afin de favoriser le perfectionnement des compétences et le renforcement des capacités, le Ministère est membre actif de réseaux d'universitaires et de spécialistes en sciences et en recherche appliquées en vue d'examiner l'incidence des changements climatiques sur l'infrastructure de transport dans le Nord du pays. Transports Canada a également travaillé activement à encourager les universités canadiennes à entreprendre des recherches dans le domaine de la sécurité ferroviaire.

L'utilisation des technologies de l'information et de communication au moyen des systèmes de transport intelligents (STI) reste prometteuse pour résoudre les problèmes de transport qui préoccupent la population canadienne. Le Ministère a poursuivi la mise à jour de l'architecture nationale des STI et l'élaboration d'outils d'appui. Deux protocoles de collaboration sur les STI ont également été signés

avec le département des Transports des États-Unis portant sur la réalisation de projets conjoints, l'examen commun des politiques sur les STI et le partage des bonnes pratiques.

En tant que nation commerçante, le Canada doit œuvrer avec les partenaires internationaux afin d'améliorer les réseaux de transport internationaux. C'est ainsi qu'en mai 2009, le pays a fait figure de chef de file en acceptant la présidence du Forum international des transports de 2010. Grâce à cette plateforme mondiale, le ministre d'État aux Transports et d'autres représentants du gouvernement se sont joints à des dirigeants d'entreprises et à des chercheurs afin d'examiner les questions de transport sous l'optique de l'innovation. Le Canada a raffermi ses partenariats internationaux en vue d'échanger des idées et des bonnes pratiques concernant les chaînes d'approvisionnement mondiales, le transport durable et la mobilité urbaine.

Leçons apprises
Stimuler l'innovation dans le réseau de transport canadien requiert l'effort soutenu de nombreux intervenants. Aussi, Transports Canada doit-il continuer de renforcer sa capacité dans ce domaine et tâcher d'améliorer les résultats en matière d'innovation avec les instruments à sa disposition.

Avantages pour la population canadienne
- L'accroissement de la sécurité des transports, la protection de la qualité de l'environnement et la création de corridors commerciaux sûrs et efficaces en ayant recours à des systèmes de transport intelligents.
- L'accès des voyageurs, en cours de voyage, à des renseignements améliorant la sécurité et l'efficacité de leurs déplacements.

2.2. Résultat stratégique : Un réseau de transport respectueux de l'environnement

Le secteur des transports constitue la deuxième source la plus importante d'émissions de gaz à effet de serre au Canada, ce qui représente 27 % des émissions totales en 2007 et il continue de progresser rapidement. En ce qui concerne les émissions de polluants atmosphériques provenant de ce secteur, on note une baisse considérable depuis 1990 qui est principalement attribuable aux règlements adoptés pour les véhicules automobiles et le carburant. D'autres mesures sont cependant requises pour veiller à ce que cette tendance à la baisse se poursuive et que le Canada puissent toujours se conformer aux normes en constante évolution relatives aux émissions de polluants atmosphériques des États-Unis et du reste du monde.

Par ses efforts pour offrir un environnement sain et propre, Transports Canada favorise les améliorations apportées au rendement du carburant de même que la réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre causées par le mouvement des personnes et des marchandises. Parmi ses nombreuses réalisations, le Ministère a travaillé avec Environnement Canada pour l'adoption d'une norme de rendement énergétique pour les véhicules légers uniforme à l'échelle de l'Amérique du Nord. En outre, le Canada a ratifié 4 conventions internationales sur la prévention de la pollution par les navires. Pour sa part, le Ministère a mené 816 évaluations environnementales de projet en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* et des ententes sur les revendications territoriales globales, il a pris des mesures afin de prévenir, de limiter ou de gérer les effets environnementaux fâcheux des projets et il a réalisé 73 évaluations environnementales stratégiques.

2.2.1 Activité de programme : Air pur – Transport

L'activité de programme Air pur – Transport de Transports Canada fait progresser le Programme de l'air pur du gouvernement fédéral dans le secteur des transports et elle complète d'autres programmes fédéraux visant à réduire les émissions atmosphériques pour protéger la santé des Canadiens et l'environnement pour les générations à venir. Les objectifs sont les suivants : réglementer les émissions atmosphériques provenant du secteur des transports, surveiller les obligations et les engagements pris dans le cadre du Programme Air pur de Transports Canada, faire la démonstration des technologies peu polluantes ou propres du domaine des transports et en encourager l'utilisation, favoriser des pratiques exemplaires et des comportements responsables en matière d'environnement, et accroître les connaissances des intervenants et leur capacité à réduire les émissions atmosphériques. (Budget principal des dépenses)

Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	ETP prévus	ETP réels	Écart
34	29	19	98	94	4
Résultats escomptés	Indicateurs de rendement		Objectifs		
Un réseau de transport dont les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques sont réduites	La quantité d'émissions attribuables au transport de marchandises et de passagers, mesurée en termes de tonnes d'équivalents CO_2 : • par passager-kilomètre (km) • par passager-trajet • par tonne-km (marchandises)		Une amélioration de la quantité qui correspond aux objectifs établis en vertu de l'approche horizontale du gouvernement en matière d'air pur		
Rendement obtenu et résumé En cours. Les données pour 2009-2010 ne sont pas disponibles pour le moment. Selon les					

dernières données disponibles (2007), l'intensité des émissions dans le secteur du transport de voyageurs a diminué (139 g d'équivalent CO_2/passager-km en 2007). Ce résultat est attribuable à une meilleure efficacité énergétique dans tous les modes de transport de passagers. Aucune donnée n'est disponible au sujet des niveaux d'intensité des émissions par passager-trajet. Dans le secteur des marchandises, une hausse de l'intensité des émissions (87 g d'équivalent CO_2/tonne-km (2007) a été remarquée.

Analyse du rendement
Transports Canada a continué de soutenir Environnement Canada dans l'élaboration d'une norme de rendement énergétique pour les véhicules légers uniforme à l'échelle de l'Amérique du Nord. Le 1er avril 2009, Transports Canada a transféré la responsabilité de l'élaboration de ces normes à Environnement Canada.

Les travaux se sont également poursuivis au sujet de la réglementation proposée liée aux émissions des locomotives en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, laquelle sera harmonisée avec la réglementation américaine. Ces travaux serviront de base aux consultations préliminaires avec les principaux intervenants en 2010-2011.

Transports Canada a contribué de façon importante à l'adoption du programme d'action de l'Organisation de l'aviation civile internationale, ce qui a constitué un jalon important pour réduire les émissions provenant des activités internationales liées à l'aviation. Le programme d'action, qui est le cumul d'années de travail visant à rassembler les pays dans une décision commune, fixe un objectif global d'amélioration de la consommation de carburant de 2 % par année d'ici 2020.

En ce qui concerne le transport maritime international, Transports Canada a continué d'être très engagé auprès de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour élaborer des normes et il a recommandé des pratiques exemplaires visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et les polluants atmosphériques provenant des navires. L'élaboration de l'indice de conception écoénergétique pour les nouveaux bâtiments et l'exigence obligatoire de plans de gestion écoénergétique à bord des navires pour l'ensemble des bâtiments est en cours.

En mars 2009, le Canada et les États-Unis, avec l'appui de la France au nom des îles de Saint-Pierre et Miquelon, ont présenté un projet conjoint à l'OMI concernant une zone de contrôle des émissions sur les côtes est et ouest des deux pays afin d'établir de nouvelles normes sur les émissions qui obligeront les navires à utiliser, d'ici 2015, un combustible à basse teneur en soufre ou une technologie de contrôle des émissions.

Le Canada a adhéré, le 26 mars 2010, à l'annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), qui fixe des limites et des exigences opérationnelles en matière de prévention des émissions nocives provenant de l'échappement des navires et des vapeurs de marchandises. L'OMI a également adopté la création de la zone nord-américaine de contrôle des émissions, qui limitera la teneur en soufre du carburant qu'utilisent les navires navigant à moins de 200 milles des zones côtières canadiennes et américaines. Transports Canada a entamé la rédaction du projet de modification du *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux*, en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Les modifications proposées serviront à la mise en œuvre de la partie canadienne de la zone nord-américaine de contrôle des émissions, ainsi que des révisions de l'annexe VI de la MARPOL d'ici 2012.

Transports Canada a également entamé des discussions avec les organismes américains et l'industrie canadienne du transport maritime au sujet de l'élaboration de règlements visant le contrôle des émissions pour les navires qui assurent le commerce intérieur entre le Canada et les États-Unis.

En outre, à l'échelle nationale[8], Transports Canada a appuyé la mise en œuvre continue du protocole d'entente avec l'Association des chemins de fer du Canada et du protocole d'entente conclu avec l'Association du transport aérien du Canada en vue de réduire les émissions dans les secteurs ferroviaires et aériens, respectivement. Ressources naturelles Canada est le ministère responsable du protocole d'entente entre le gouvernement du Canada et l'industrie automobile canadienne sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules.

Transports Canada a continué de mettre en œuvre les programmes de la stratégie écoTRANSPORTS visant à réduire les obstacles financiers et informatifs à l'égard de l'adoption de technologies et de pratiques exemplaires respectueuses de l'environnement qui peuvent aider à régler des problèmes liés à la pollution et aux émissions de gaz à effet de serre provenant du mouvement des marchandises et des personnes au Canada. La Stratégie écoTRANSPORTS[9] comprend le Programme écoMOBILITÉ, le Programme écoMARCHANDISES et le Programme écoTECHNOLOGIE pour véhicules.

Transports Canada a mené une évaluation du Programme de démonstration en transport urbain (terminée en 2009). Vous pouvez consulter les résultats sur la page des Évaluations de programme.

Leçons apprises

L'industrie du transport nord-américain est très intégrée. Lors de l'élaboration des règlements, il est important de veiller à les harmoniser avec ceux des principaux partenaires commerciaux du Canada, notamment les États-Unis, et avec ceux des organisations internationales telles que l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'Organisation maritime internationale.

La collecte de données pertinentes et l'amélioration de la capacité analytique et de la mesure du rendement demeurent un défi. Le Ministère continuera à collaborer avec les intervenants, notamment le gouvernement fédéral et les partenaires provinciaux et territoriaux, afin d'améliorer l'analyse axée sur les connaissances.

Avantages pour la population canadienne

- L'activité de programme Air pur – Transport a contribué aux objectifs environnementaux à l'échelle nationale et internationale en élaborant et en mettant en œuvre des politiques et des programmes qui ont continué de protéger le milieu naturel; elle a également contribué à un réseau de transport plus durable au Canada. Par exemple, les travaux visant la réglementation nationale pour mettre en œuvre les révisions de 2008 à l'Annexe VI de la MARPOL et la zone de contrôle des émissions devraient aider à réduire la pollution atmosphérique, le smog et les pluies acides et permettre de protéger la santé humaine dans les régions côtières et à l'intérieur des terres.
- Les programmes liés à la Stratégie écoTRANSPORTS ont permis ce qui suit : tirer parti d'un financement de 49 millions de dollars dans l'industrie du transport des marchandises pour l'achat de plus de 3 000 articles d'équipement utilisant les technologies écoénergétiques dans l'ensemble des modes; mettre à contribution un investissement de 9 millions de dollars pour les pratiques de transport urbain écologiques; aider à établir de nouveaux codes, normes et protocoles d'essai concernant les nouvelles technologies pour les véhicules; montrer le potentiel des nouvelles technologies visant la réduction des émissions dans les ports et les aéroports.

---

[8] Consultez la page http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-ecomarchandises-sur-menu-81.htm.

[9] Consultez la page http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-ecotransports-menu-604.htm.

2.2.2 Activité de programme : Eau propre – Transport

Relevant de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et des conventions internationales, l'activité de programme Eau propre – Transport contribue à protéger le milieu marin et la santé des Canadiens en réduisant la pollution de l'eau provenant des activités du secteur des transports. Les fonctions suivantes sont exercées : réglementer et surveiller les répercussions des déversements provenant des navires dans le milieu marin, réglementer les eaux de ballast et contribuer à établir des règles nationales et internationales qui régissent les restrictions touchant la responsabilité en cas d'incidents de pollution marine. (Budget principal des dépenses)

Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	ETP prévus	ETP réels	Écart
6	9	10	15	14	1

Résultats escomptés	Indicateurs de rendement	Objectifs
Protection des eaux canadiennes contre les déversements de polluants causés par les transports	Le nombre d'incidents liés à la pollution causée par les navires et le nombre de déversements d'origine inconnue détectés par année	Réduction annuelle de 2 % de la pollution causée par les déversements de navires par rapport à l'année précédente, selon les données de référence de 2003-2004
Prévention de l'introduction d'espèces aquatiques non indigènes dans les eaux canadiennes au moyen de l'eau de ballast des navires	Le pourcentage de navires qui observent les règles en matière de déclaration relativement à l'eau de ballast	Une observation de 95 % d'ici 2015, sous réserve d'une révision une fois que les données de référence auront été établies

Rendement obtenu et résumé

En cours. Avec l'entrée en vigueur de nouvelles technologies de détection, le Programme national de surveillance aérienne a donné lieu à une augmentation de 1,5 % du nombre de déversements détectés. Transports Canada peut maintenant détecter des déversements plus petits que ceux qu'il pouvait détecter auparavant. Les nouvelles technologies de détection en place à bord des aéronefs de Transports Canada permettront la réalisation d'un examen plus approfondi des déversements soupçonnés et elles mèneront à une évaluation complète des progrès réalisés pour protéger les eaux canadiennes. Les capacités accrues de détection des déversements de polluants causés par les navires s'accompagnent du besoin de réexaminer les critères actuels de rendement du programme et de tirer profit des leçons apprises par suite de l'incident lié à la pollution des eaux du golfe aux États-Unis.

Objectif atteint en grande partie. Pour ce qui est du pourcentage de navires qui sont conformes aux règles d'établissement de rapports concernant les eaux de ballast, on constate une complète conformité pour les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent et une conformité se situant à environ 90 % pour les régions côtières. Il faut souligner qu'en raison de l'entrée en vigueur prévue de la *Convention sur les eaux de ballast*, Transports Canada entreprendra un examen de cet indicateur de rendement.

Analyse du rendement

Les activités de Transports Canada dans le cadre de l'activité de programme Eau propre – Transport répondaient aux besoins de réglementer et de surveiller les déversements des navires et leur incidence sur l'environnement.

Le Canada a ratifié quatre conventions internationales concernant la prévention de la pollution causée par les navires, soit la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) Annexe IV (eaux usées) MARPOL; Annexe V (prévention de la pollution créée par les déchets); la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures; la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute.

Le Ministère s'est également employé à ratifier quatre autres conventions, notamment la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires, le Protocole de la convention internationale de 1988 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (sécurité des navires transporteurs et prévention de la pollution) et la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves de 2007.

Transports Canada a participé activement aux tribunes internationales ayant donné lieu à la révision de la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses par l'Organisation maritime internationale, ce qui a permis d'adopter le Protocole de 2010 de la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation des dommages liés au transport par mer des matières dangereuses et des substances nocives.

Transports Canada a participé aux négociations qui ont permis d'apporter la touche finale à la Convention de 2009 de Hong Kong pour un recyclage sûr et écologique des navires.

Le Ministère a fait avancer les améliorations apportées au cadre législatif maritime comme suit :

- Les modifications à la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* sont entrées en vigueur le 1er août 2009 et elles étendent la compétence du Canada en vue d'appliquer les règlements pour la prévention de la pollution dans les eaux arctiques de 100 milles nautiques à 200 milles nautiques des côtes. Des progrès ont été également réalisés en ce qui concerne le *Règlement sur la zone de service de trafic maritime du Nord canadien*, ce qui a entraîné l'application de l'établissement de rapports obligatoires en matière de trafic maritime dans le Nord canadien à compter du 1er juillet 2010.
- Les modifications à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, laquelle a reçu la sanction royale le 23 juin 2009, améliorent divers aspects des régimes de responsabilité et de compensation au chapitre des incidents liés au transport maritime et elles clarifient les règles régissant la responsabilité des propriétaires et des exploitants.

De nouveaux instruments ont permis de renforcer la capacité de détection dans le cadre du Programme national de surveillance aérienne, ce qui a donné lieu à une augmentation du nombre de déversements détectés. Par ailleurs, l'ajout d'un troisième aéronef à voilure fixe à la flotte de Transports Canada a permis de mieux appliquer la législation concernant la pollution au Canada. Transports Canada compte également sur le public, qui a signalé 21 déversements causés par les navires, dont certains font l'objet de poursuites de la part du Service des poursuites pénales du Canada.

Le Ministère continue de réglementer et de contrôler le Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. Cela comprend des consultations avec

l'industrie sur les règlements et les normes en matière d'intervention environnementale et une évaluation régionale des projets liés au risque de déversement d'hydrocarbures sur la côte sud de Terre-Neuve.

Transports Canada a lancé l'élaboration du *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* afin d'éviter l'introduction d'espèces envahissantes provenant des eaux de ballast des navires, et il a continué à collaborer avec la Garde côtière américaine et les administrations de la Voie maritime afin d'inspecter tous les navires qui entrent dans les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent en vue de veiller à la conformité. En plus de travailler avec plusieurs États américains sur la réglementation des eaux de ballast, Transports Canada collabore avec les organismes étatiques et fédéraux américains afin de concevoir des règles compatibles pour contrôler la pollution et le déversement des eaux de ballast des navires qui naviguent sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent.

Des efforts sont aussi déployés pour améliorer la façon dont les données sont recueillies et actualisées afin de respecter les exigences d'établissement de rapports nationales et internationales.

Leçons apprises
La capacité de mesurer le rendement de programme est essentielle. On veillera à peaufiner les indicateurs et les objectifs du programme Eau propre – Transports.

Avantages pour la population canadienne

- L'ensemble des nouvelles conventions et des améliorations dans les cadres législatif et réglementaire maritimes, en plus des améliorations de programme, contribuent à la protection du milieu marin et de la santé des Canadiens.

2.2.3 Activité de programme : Gérance de l'environnement – Transport

L'activité de programme Gérance de l'environnement – Transport permet à Transports Canada de remplir ses responsabilités à l'égard de ses propres activités en vue d'établir un environnement plus propre et plus sain pour les Canadiens. Ces responsabilités comprennent l'élaboration d'une stratégie ministérielle de développement durable, la gestion des sites contaminés, la satisfaction des responsabilités en matière d'environnement dans les ports et les aéroports que possède ou gère Transports Canada et l'écologisation des activités de Transports Canada (internes). L'activité de programme permet d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques et des programmes pour les activités de Transports Canada qui approfondissent les objectifs environnementaux et encouragent le transport durable, d'offrir un soutien fonctionnel aux évaluations environnementales, y compris pour les projets majeurs relatifs aux ressources, et de favoriser la conformité des activités de gestion de Transports Canada avec les lois environnementales, ainsi qu'avec les politiques et les pratiques exemplaires du gouvernement fédéral[10]. (Budget principal des dépenses)

Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	ETP prévus	ETP réels	Écart
44	55	38	66	74	(8)
Résultats escomptés		Indicateurs de rendement	Objectifs		

[10] Une simple reformulation à partir du Budget principal des dépenses à des fins de clarification.

Transports Canada est au courant des répercussions de ses activités sur l'environnement et il y fait attention	Le pourcentage de conformité avec les lois, règlements et lignes directrices applicables	Une conformité de 100 % avec les lois, règlements et lignes directrices applicables
Rendement obtenu et résumé Objectif entièrement atteint. Au cours de 2009-2010, Transports Canada a respecté les lois, les règlements et les lignes directrices applicables en matière d'environnement et il n'a reçu aucun avis de contravention.		

Analyse du rendement
Transports Canada a continué d'assumer ses responsabilités en vue de disposer d'un environnement plus propre et plus sain grâce à des activités de gérance environnementale.

Transports Canada a utilisé le Système de gestion environnementale afin de gérer l'environnement de ses activités et de ses terrains. En collaborant avec ses partenaires nationaux et internationaux, il a accru le recours aux pratiques exemplaires environnementales à cet égard. Transports Canada n'a pas reçu d'avis de contravention. Le système de gestion environnementale a permis d'améliorer la gestion des opérations et des terrains de Transports Canada au moyen d'objectifs liés aux éléments suivants : émissions atmosphériques, gestion des terrains, gestion des déchets non dangereux, gestion des matières dangereuses, eau potable, intervention en cas d'urgence environnementale, achat écologique et eaux usées. Le Ministère a atteint 100 % de ces objectifs.

Transports Canada a géré les sites contaminés conformément à son plan de gestion des sites contaminés ministériel, y compris le plan d'action pour les sites contaminés fédéraux et les projets accélérés dans le cadre du Plan d'action économique du Canada. Au total, le Ministère s'est chargé de 65 projets d'évaluation et de 63 projets d'atténuation, ce qui comprenait 33 projets d'évaluations accélérés et 10 projets d'atténuation accélérés.

Pour ce qui est des évaluations environnementales, Transports Canada a mené 816 évaluations environnementales de projet comme l'exige la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* et les accords de revendications territoriales; le Ministère a défini des mesures pour prévenir, minimiser ou gérer les effets environnementaux néfastes de tels projets. Il a également mené 73 évaluations environnementales stratégiques, y compris 2 analyses détaillées, afin de déterminer les répercussions éventuelles des politiques, des plans et des programmes proposés sur l'environnement.

Transports Canada a fait progresser la mise en œuvre des principes du Bureau de gestion des grands projets afin d'améliorer et de simplifier le processus d'examen réglementaire du gouvernement fédéral pour les grands projets. Il a également contribué à l'intégralité de l'approche gouvernementale et à l'élaboration de procédures, d'instructions et d'ententes de projet visant à régir l'évaluation environnementale et l'examen réglementaire de 53 grands projets relatifs aux ressources (mines, pétrole et gaz, pipelines, barrages et installations nucléaires), lesquels sont coordonnés par l'intermédiaire du Bureau de gestion des grands projets. L'application des principes du Bureau aux grands projets de transport a permis de simplifier le processus d'examen réglementaire sans perdre de vue la protection de l'environnement. Transports Canada a collaboré avec d'autres ministères et organismes afin de contribuer aux initiatives courantes d'amélioration réglementaire, notamment les modifications réglementaires en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* et les modifications législatives à la *Loi sur la protection des eaux navigables*.

Transports Canada a terminé la mise en œuvre de sa stratégie ministérielle de développement durable pour 2007-2009[11], ce qui comprenait les mesures prises en vertu des sept défis stratégiques qui mettent l'accent sur les secteurs du transport urbain, du transport de marchandises commerciales et du transport maritime.

Plan d'action économique
Le budget de 2009 a étendu le Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux (PASCF) aux sites dont la remise en état peut être accélérée. Transports Canada a entrepris, en 2009-2010, 43 projets totalisant 12,3 millions de dollars. Les travaux sont en cours au port d'Oshawa, aux aéroports de Fort Nelson et de Watson Lake et à l'aéroport international d'Edmonton et ils se poursuivront en 2010-2011.

Leçons apprises
Le Système de gestion environnementale de Transports Canada est un outil efficace pour veiller à la conformité du Ministère avec la législation environnementale. Une communication et une sensibilisation renforcées à l'égard du système de gestion environnementale pourraient accroître son efficacité. Une stratégie nationale pour le système de gestion environnementale est en cours d'élaboration afin d'en améliorer le rendement général.

Les efforts réguliers accomplis au sein du Ministère et d'autres ministères et organismes ont permis à Transports Canada de contribuer de façon notable à l'initiative du Bureau de gestion des grands projets visant à offrir plus efficacement des approbations réglementaires fédérales.

Avantages pour la population canadienne
- Transports Canada a exécuté ses opérations et ses activités d'une façon respectueuse de l'environnement afin d'offrir un environnement plus sain aux Canadiens.
- Transports Canada a nettoyé les sites contaminés fédéraux et a réduit le risque que les Canadiens soient exposés à des contaminants environnementaux potentiellement nocifs. Par ailleurs, au moyen d'activités liées à des mesures d'atténuation des sites contaminés dans les collectivités touchées (p. ex. dans le Nord), Transports Canada a pu fournir aux Canadiens des occasions au chapitre de l'emploi et de l'économie.
- L'approche de gestion des projets à l'échelle gouvernementale quant aux examens des grands projets fédéraux a appuyé le développement économique pour les Canadiens tout en veillant à tenir compte des répercussions environnementales.

[11] Les résultats seront affichés en ligne en 2010-2011. Consultez la page http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acs-dd-menu.htm

2.3 Résultat stratégique : Un réseau de transport sécuritaire

En 2009-2010, Transports Canada a continué de travailler avec l'industrie et les intervenants afin d'améliorer la sécurité du réseau de transport canadien en élaborant et en appliquant des programmes, des normes, des politiques et des règlements en matière de sécurité dans les secteurs maritime, ferroviaire et aérien, de même que pour veiller à la sécurité des véhicules automobiles et du transport des marchandises dangereuses.

En dépit des réussites incontestables dans l'amélioration de la sécurité dans tous les modes, des défis subsistaient. Pendant que les systèmes de gestion de la sécurité continuaient d'être adoptés par l'industrie, la mise en œuvre à l'interne du programme a fait ressortir des imperfections que l'on s'emploie maintenant à régler. La croissance continue de la taille et de la complexité du secteur des transports entraîne le besoin de réduire les taux d'accidents. Les processus et capacités de planification internes, les retards dans l'obtention d'approbations des projets d'immobilisations, ainsi que la passation de contrats et l'embauche de personnel présentaient également des difficultés.

Malgré ces défis, d'importants progrès ont été réalisés pour atteindre les résultats escomptés.

2.3.1 Activité de programme : Sécurité aérienne

Dans le cadre de l'activité de programme – Sécurité aérienne, on élabore, applique et surveille les politiques, les règlements et les normes nécessaires à la sécurité des opérations de l'aviation civile à l'intérieur des frontières canadiennes en harmonie avec la communauté aérienne internationale. (Budget principal des dépenses)

Ressources financières pour 2009-2010 (en millions de dollars)			**Ressources humaines pour 2009-2010 (ETP)**		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	ETP prévus	ETP réels	Écart
241	247	231	1 876	1 783	93

Rendement pour 2009-2010		
Résultats escomptés	Indicateurs de rendement	Objectifs
Un système d'aviation civile sécuritaire	La moyenne établie sur cinq ans : nombre d'accidents par 100 000 heures de vol et selon le type d'activité	Maintenir, d'ici 2010, la moyenne de 2002 à 2007 : *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) 705 (avions de ligne) 0,28*; RAC 704 (avions de transport régional) 1,15*; RAC 703 (taxis aériens) 5,47*; RAC 702 (opérations de travail aérien) 3,88*; RAC 604 (privé) 1,31*
	Le nombre d'accidents relatifs aux vols d'entraînement et aux vols récréatifs	Assurer, d'ici 2010, le maintien du nombre d'accidents : RAC 406 (formation au pilotage) 29,6*; aviation récréative 277,8* (données de référence de 2007)
Confiance du public en matière de sécurité aérienne	Le pourcentage de Canadiens qui déclarent que le transport aérien est sécuritaire ou très sécuritaire	Obtenir, d'ici 2011, une réponse favorable de la part de 90 % des Canadiens interrogés selon laquelle le transport aérien est sécuritaire ou très sécuritaire

Rendement obtenu et résumé
Premier objectif dépassé, deuxième objectif dépassé et l'indicateur est en cours d'examen, car aucun sondage n'a été réalisé pendant l'année.

Moyenne sur cinq ans : Objectifs dépassés**
En 2009, on dénombrait 230 accidents d'aviation au Canada, soit 2 % de moins qu'en 2008. Le taux d'accidents d'aviation en 2009 s'élevait à 5,5 % par 100 000 heures de vol, ce qui est inférieur à la moyenne sur cinq ans de 5,9 % de 2004-2008. Le taux d'accident d'aviation de 5,5 % en 2009 a connu une diminution de 14 % par rapport à la moyenne sur cinq ans de 6,36 % de 2003-2007.

Vols d'entraînement et récréatifs : Objectifs dépassés**
En 2009, on comptait 151 accidents mettant en cause l'aviation de loisir, soit une diminution de 3 % par rapport à la moyenne sur cinq ans de 2003-2007. En dépit de la tendance générale à la diminution du taux d'accidents, il y a eu 51 accidents faisait intervenir le RAC 406 (formation au pilotage) en 2009, soit une augmentation de 72 % par rapport à la moyenne sur cinq ans de 2003-2007.

Dans tous les secteurs du *Règlement de l'aviation canadien*, il y a eu un total de 259 accidents en 2009, une diminution de 7 % par rapport à la moyenne sur cinq ans de 2003-2007.

** fait référence au nombre d'accidents selon le type d'activité*

*** Source : Transports Canada, adaptation du Bureau de la sécurité des transports, données préliminaires en date du 18 janvier 2010, estimation d'heures de vols et Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens.*

Analyse du rendement
L'infrastructure appuyant les systèmes de gestion de la sécurité aérienne (SGS) continue d'être améliorée grâce à l'élaboration et à la modification des documents d'orientation. Les modifications s'appuient sur les leçons apprises grâce à la rétroaction des inspecteurs et elles intègrent l'expérience régionale relative aux procédures de surveillance dans le cadre du nouveau modèle de surveillance. Un nouveau programme de formation sur les procédures de surveillance est en cours d'élaboration pour veiller à ce que les inspecteurs disposent des bons outils pour faire leur travail.

Par ailleurs, le Ministère a renforcé sa stratégie de mise en œuvre en fonction de l'apport du Bureau du vérificateur général. La mise en œuvre des SGS pour les détenteurs de certificats a été retardée afin d'allouer plus de temps pour préciser les procédures et les documents de formation et d'orientation en fonction de la rétroaction des inspecteurs et des intervenants de l'industrie. Parallèlement, le Ministère continue d'acquérir de l'expérience et il a maintenant terminé les évaluations liées aux SGS pour tous les gros exploitants. Les évaluations liées aux SGS de Transports Canada se sont avérées efficaces et, au besoin, elles ont mené à la prise de mesures d'application.

Étant à l'avant-garde de la sécurité aérienne, le Canada joue un rôle clé dans l'échange d'idées et de pratiques exemplaires à l'échelle internationale avec des partenaires tels que la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et d'autres États membres de l'OACI.

La capacité de mettre en œuvre notre programme de sécurité aérienne est appuyée par les Services des aéronefs. Ces services sont essentiels à la réalisation des activités de surveillance régionale du Ministère.

En ce qui a trait à la réglementation, le Ministère a favorisé le renforcement de la consultation et il a amélioré la sensibilisation générale à l'égard de la sûreté. Par exemple, le processus de consultation du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) a été simplifié afin d'accroître l'efficacité de ses activités de réglementation. De ce fait, un plus grand nombre d'intervenants peuvent être joints en même temps, ce qui permet au Ministère de régler efficacement les problèmes. De plus, la Sécurité aérienne a participé à un exercice de réduction de la paperasse qui a simplifié le processus

réglementaire en optant pour la transmission électronique et en réduisant ainsi l'utilisation du papier de 20 %.

Le plan proposé visant à modifier la *Loi sur l'aéronautique* afin d'incorporer un certain nombre de dispositions en matière de sécurité est mort au feuilleton.

Transports Canada a mené une évaluation du PAIA et des subventions et contributions versées à l'Organisation d'aviation civile internationale (OACI) pour le Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP). Vous pouvez consulter les résultats sur la page des Évaluations de programme.

En plus de l'évaluation du PAIA, on a entrepris de renouveler le programme, qui contribue à la sécurité des installations aéroportuaires pour les transporteurs aériens et les voyageurs.

Leçons apprises
Initialement, dans le cadre des efforts réalisés par le Ministère pour la mise en œuvre des SGS, le Ministère n'avait pas établi clairement les objectifs qu'il tentait d'atteindre avec les intervenants externes pour la mise en œuvre d'un nouveau modèle de surveillance. Des efforts sont actuellement déployés afin d'améliorer son approche en matière de communication et de sensibilisation grâce à un dialogue plus ouvert avec ses partenaires et intervenants.

À l'interne, la rétroaction des inspecteurs sur la mise en œuvre continue des SGS a fait ressortir le besoin de mettre à jour la formation sur les procédures de surveillance et de clarifier les directives que doit suivre le personnel au moment d'exercer des activités de surveillance. La nouvelle formation est prévue pour 2010-2011.

Avantages pour la population canadienne
- Les organisations d'exploitation et de maintenance qui desservent 95 % des passagers-milles payants parcourus au Canada sont maintenant visées par le cadre de réglementation des SGS. Les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne sont en train de mettre en œuvre les SGS en respectant quatre étapes. Pour l'instant, aucune autre administration d'aviation civile dans le monde n'a mis en œuvre des SGS dans la même mesure. Les SGS visent à prévenir les incidents et à favoriser la sécurité à tous les niveaux. Dans la culture des SGS, la sécurité est un élément essentiel de toutes les activités de l'entreprise.
- Un programme de surveillance robuste maintient le niveau élevé de conformité des exploitants aériens avec la réglementation, il permet de contrôler le personnel navigant et les contrôleurs du trafic aérien en termes d'aptitudes et de compétences et de certifier que les aérodromes et les produits aéronautiques sont conçus, fabriqués, exploités et maintenus conformément aux normes de sécurité les plus strictes.

2.3.2 Activité de programme : Sécurité maritime

L'activité de programme Sécurité maritime permet de protéger la vie et la santé des Canadiens en offrant un réseau de transport maritime sécuritaire et efficace. Cette activité de programme tire ses pouvoirs de nombreux textes législatifs, notamment la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur la protection des eaux navigables*, la *Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs*, la *Loi sur le pilotage*, la *Loi sur le cabotage* et la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*. Les objectifs poursuivis sont d'élaborer et de renforcer le cadre réglementaire de la sécurité maritime pour les navires battant pavillon canadien et étranger ainsi que pour les embarcations de plaisance, de mettre en application les conventions internationales signées par le Canada et de protéger le droit du public à naviguer dans les eaux canadiennes. (Budget principal des dépenses)

Ressources financières pour 2009-2010 (en millions de dollars)			Ressources humaines pour 2009-2010 (ETP)		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	ETP prévus	ETP réels	Écart
75	87	82	658	679	(21)
Rendement pour 2009-2010					
Résultats escomptés	Indicateurs de rendement		Objectifs		
Un réseau de transport maritime sécuritaire	Les taux d'accidents et de décès		Une réduction, d'ici 2015, de 5 % par rapport aux niveaux de 2008		
La confiance du public à l'égard du réseau de transport maritime	Le pourcentage de Canadiens qui déclarent avoir confiance en la sécurité du réseau de transport maritime		Obtenir (selon le plan stratégique), durant la période de 2010 à 2015, une réponse favorable de la part de 90 % des Canadiens interrogés selon laquelle les mesures de sécurité maritimes sont sécuritaires ou très sécuritaires		

Rendement obtenu et résumé
Premier objectif dépassé, et l'indicateur est en cours d'examen, car aucun sondage n'a été réalisé pendant l'année.

Réduction des taux d'accidents et de décès : objectif dépassé
Une baisse constante des accidents de bâtiments canadiens depuis 2003 a contribué à la réduction générale des accidents maritimes en 2009. Cette diminution a été marquée dans les accidents maritimes et les accidents survenus à bord des navires, à l'exception d'une hausse des échouements dans la catégorie des accidents maritimes. En 2009, on a dénombré 322 accidents de navires canadiens, soit une baisse par rapport aux 377 accidents déclarés en 2008. La diminution de 14 % du nombre d'accidents en 2009 par rapport aux niveaux de 2008 a dépassé l'objectif de 2009-2010, qui visait une réduction de 5 %. En 2009, 15 accidents maritimes ont causé la mort, ce qui a représenté une baisse par rapport aux 22 décès déclarés en 2008. La réduction de 41 % dépasse l'objectif de 5 %.

Analyse du rendement
En 2009-2010, la Sécurité maritime a continué de progresser en vue de respecter les nouvelles orientations stratégiques en matière de sécurité du transport maritime, notamment l'adoption de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) afin de favoriser une culture de la sécurité au sein de l'industrie maritime. Cela représente une transition culturelle majeure, tant pour la Sécurité maritime que pour l'industrie maritime, et cette transition a une incidence sur l'ensemble des activités maritimes.

Les modifications à la *Loi sur la protection des eaux navigables (LPEN)* visant à simplifier le processus d'approbation des principaux travaux ont reçu la sanction royale en mars 2009 dans le cadre de la *Loi d'exécution du budget*. La Loi inclut désormais des dispositions en matière d'application de la loi, une nouvelle disposition relative à une infraction continue et de nouveaux pouvoirs d'inspection. Il en résulte un régime administratif, de surveillance de la conformité et de l'application de la loi plus efficace et plus efficient afin de protéger le droit à la navigation en toute sécurité.

Les grands bâtiments sont le centre d'intérêt de l'activité de la Sécurité maritime depuis de nombreuses années, ce qui a entraîné les avantages démontrés dans le bilan de sécurité de plus en plus favorable. Les petits bâtiments (p. ex. les bâtiments jusqu'à 150 tonnes brutes) représentent 66 % des bâtiments impliqués dans des incidents de transport maritime en 2009, et 88 % des bâtiments perdus. Les dispositions de la nouvelle *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001), combinées

avec la nouvelle réglementation sur les petits bâtiments, permettent désormais aux responsables de la Sécurité maritime de se concentrer davantage sur la sécurité des petits bâtiments.

Les délais nécessaires pour modifier les règlements existants en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* maintenant abrogée et les harmoniser avec les nouvelles dispositions de la *LMMC de 2001* entraînent une pression sur les services juridiques du Ministère pour ce qui est de la mise en œuvre d'initiatives de surveillance modernes dans le secteur du transport maritime.

Leçons apprises
Les SGS, une expérience d'apprentissage dans tous les modes, a mis la Direction générale de la sécurité maritime à l'épreuve. Le projet pilote de la région du Pacifique a démontré que la mise en œuvre des exigences liées au SGS pourrait représenter un défi pour certains exploitants qui n'ont pas l'expertise nécessaire pour élaborer et mettre en œuvre un SGS. Lors des consultations menées auprès des intervenants, les participants ont également mentionné que la mise en œuvre obligatoire d'une méthode systémique pour la sécurité des plus petits exploitants pourrait alourdir le fardeau financier de ces entreprises. Le Ministère continuera de travailler avec l'industrie et tous les intervenants pour résoudre les problèmes liés à la mise en œuvre des SGS.

Avantages pour la population canadienne
- La mise en œuvre des SGS vise à réduire les décès, les incidents et les accidents ainsi que la pollution en intégrant la sécurité aux opérations quotidiennes de l'industrie maritime.
- La ratification de 11 conventions maritimes internationales permet au Canada d'appliquer complètement les normes en matière d'environnement et de sécurité ainsi que de compléter les nombreuses priorités gouvernementales et les efforts en matière de prévention de la pollution réalisés par les provinces, les territoires et les municipalités. Ces conventions permettront entre autres de réduire la pollution provenant des eaux usées et des déchets, de contrôler les émissions atmosphériques des navires, de limiter l'utilisation de peintures nocives pour l'environnement, de contrôler les eaux de ballast afin de réduire le transfert des espèces aquatiques dans les eaux canadiennes, de veiller à ce que des fonds d'indemnisation soient disponibles pour le nettoyage de la pollution en cas de déversement d'hydrocarbures et d'améliorer les normes de certification des gens de mer.

2.3.3 Activité de programme : Sécurité ferroviaire

En vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, l'activité de programme Sécurité ferroviaire permet l'élaboration, la mise en œuvre et la promotion des politiques, des règlements, des normes et de la recherche en matière de sécurité. Elle permet d'assurer la surveillance de l'industrie ferroviaire, d'encourager la sécurité publique aux passages à niveau et de déceler les risques d'intrusion. Des fonds sont également fournis pour accroître la sécurité aux passages à niveau. (Budget principal des dépenses)

Ressources financières pour 2009-2010 (en millions de dollars)			**Ressources humaines pour 2009-2010 (ETP)**		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	ETP prévus	ETP réels	Écart
28	43	37	168	155	13
Rendement pour 2009-2010					
Résultats escomptés	Indicateurs de rendement		Objectifs		
Un réseau de transport	Le nombre et les taux d'accidents et de décès		Réduction de 5 % des taux d'accidents selon la moyenne sur cinq ans, à compter de 2009-2010		

ferroviaire sécuritaire	Les taux d'incidents	Réduction de 5 % des taux d'incidents selon la moyenne sur cinq ans, à compter de 2009-2010
	Le niveau de confiance du public	Obtenir, d'ici 2011, une réponse favorable de la part de 90 % des Canadiens interrogés selon laquelle les mesures de sécurité ferroviaire sont sécuritaires ou très sécuritaires

Rendement obtenu et résumé
Premier objectif dépassé, deuxième objectif non atteint et l'indicateur est en cours d'examen, car aucun sondage n'a été réalisé pendant l'année.

Réduction des taux d'accidents : objectif dépassé
Le nombre de trains-milles a considérablement diminué en 2009 en raison du ralentissement économique. Le taux d'accidents a diminué de 10,7 % par rapport à la moyenne sur cinq ans (2004-2008).

Réduction des taux d'incidents : objectif non atteint
Bien que le nombre d'accidents et d'incidents ait diminué en 2009, le taux d'incidents qui se situait à 5,8 % a tout de même été plus élevé que prévu par rapport à la moyenne sur cinq ans (2004-2008).

Analyse du rendement
En général, l'activité de programme Sécurité ferroviaire a connu un excellent rendement en 2009-2010. On a continué de mettre en œuvre les recommandations du Comité consultatif de l'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, particulièrement dans les domaines des SGS, de l'environnement, des consultations, de la gestion et de la technologie de l'information et de la recherche. Un comité permanent composé de représentants de Transports Canada, de l'industrie et des syndicats ainsi que six groupes de travail mixtes composés de représentants de Transports Canada, de l'industrie et des syndicats ont conçu des plans d'action en vue d'exécuter les recommandations qui touchent Transports Canada et l'industrie.

Le projet de loi C33, soit la Loi visant à modifier Loi sur la sécurité ferroviaire a été présenté à la Chambre des communes le 4 juin 2010. Dix-sept des recommandations du Comité consultatif de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire et trois des recommandations du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, qui exigeaient des modifications à la *Loi sur la sécurité ferroviaire,* faisaient partie du projet de loi présenté.

Transports Canada a mené des évaluations du Programme d'amélioration des passages à niveau et de ses contributions à l'appui d'Opération Gareautrain. Vous pouvez consulter les résultats sur la page des Évaluations de programme.

Plan d'action économique
Le budget de 2009 a alloué, pour une période de cinq ans (soit de 2009-2010 à 2013-2014), une somme de 39 millions de dollars pour la mise en œuvre d'importantes et nouvelles initiatives de sécurité et modifications législatives et 25 millions de dollars pour accroître le financement accordé au Programme d'amélioration des passages à niveau. En 2009-2010, Sécurité ferroviaire a investi près de 5 millions de dollars dans des initiatives de sécurité ferroviaire pour accroître la capacité de surveillance et d'application et près de 4 millions de dollars dans des projets d'amélioration des passages à niveau aux quatre coins du Canada. La Sécurité ferroviaire a également élaboré un nouveau plan stratégique qui couvre les cinq prochaines années.

Leçons apprises
En travaillant avec les intervenants de l'industrie à l'élaboration de plans d'action pour aborder les recommandations de l'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, on a déterminé que les documents d'orientation sur les SGS qui sont actuellement utilisés par l'industrie convenaient moins aux petites compagnies de chemin de fer d'intérêt local. En 2009-2010, la Sécurité ferroviaire a travaillé avec l'industrie pour élaborer des documents d'orientation et des outils sur mesure pour les chemins de fer d'intérêt local et elle prévoit les publier à l'automne 2010.

Avantages pour la population canadienne

- *Opération Gareautrain*, qui est un programme d'éducation et de sensibilisation parrainé par Transports Canada et ses partenaires, vise à réduire le nombre de décès, de blessures et de dommages causés par des déraillements, les collisions aux passages à niveau, de même que par les incidents mettant en cause des trains et des piétons.
- Le Programme d'amélioration des passages à niveau contribue aux améliorations de sécurité apportées aux passages à niveau afin de réduire le risque de collisions à ces endroits.
- Les inspecteurs de la Sécurité ferroviaire de Transports Canada surveillent l'industrie ferroviaire afin que la législation, la réglementation et les règles soient observées; les équipages de trains sont formés de façon compétente et elles sont en mesure de faire face aux situations d'urgence; l'équipement et l'infrastructure ferroviaires sont conformes à tous les règlements applicables en matière de sécurité.

2.3.4 Activité de programme : Sécurité routière

L'activité de programme Sécurité routière, qui repose sur la *Loi sur la sécurité automobile* et la *Loi sur les transports routiers*, permet l'élaboration de normes et de règlements, la surveillance et la sensibilisation du public en vue de réduire le nombre de décès et de blessures, ainsi que les coûts sociaux découlant de l'utilisation de l'automobile, et d'accroître la confiance du public à l'égard de la sécurité du réseau du transport routier canadien. (Budget principal des dépenses)

Le gouvernement fédéral ainsi que les gouvernements provinciaux et territoriaux ont des responsabilités complémentaires en matière de sécurité routière. Les responsabilités fédérales sont les suivantes : définir les heures de service des transporteurs routiers extraprovinciaux (entreprises de transport par autocar et de camionnage); règlementer les normes pour les nouveaux véhicules (y compris les dispositifs de retenue pour enfants et les pneus de rechange neufs); réglementer l'importation de véhicules; enquêter sur les plaintes concernant les défectuosités des véhicules; veiller à la réglementation et la surveillance des rappels de véhicules. Les responsabilités provinciales sont les suivantes : établir et appliquer les règles de la route; s'occuper de l'immatriculation des véhicules et de la délivrance de permis aux conducteurs; réglementer les pièces de rechange et les services (à l'exception des dispositifs de retenue pour enfants et des pneus de rechange neufs).

Ressources financières pour 2009-2010 (en millions de dollars)			**Ressources humaines pour 2009-2010 (ETP)**		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	ETP prévus	ETP réels	Écart
35	36	30	126	98	28
Rendement pour 2009-2010					
Résultats escomptés	Indicateurs de rendement		Objectifs		
Des routes sécuritaires	Le nombre et les taux de décès et de blessures graves		Une réduction de 30 % fondée sur les données de la période de référence (de 1996 à 2001)		

La confiance du grand public vis-à-vis de la sécurité du réseau routier	Le pourcentage de Canadiens qui expriment un niveau de confiance élevé	Une réponse de 50 % selon laquelle les gens ont un niveau de confiance élevé

Rendement obtenu et résumé
En cours, car la période de surveillance s'étend jusqu'à la fin de 2010, et l'indicateur est en cours d'examen, car aucun sondage n'a été réalisé pendant l'année.

Réduction du nombre et des taux de décès et de blessures graves : En cours
Le rapport définitif sur le rendement n'est pas encore disponible, car les données provinciales et territoriales ne seront pas disponibles avant la fin de 2010. Cela dit, les premiers indicateurs laissent entrevoir que le nombre de décès et de blessures graves continue d'être à la baisse. Le nombre de blessures graves sur la route a diminué de 9,4 %, passant de 14 218 en 2007 à 12 888 en 2008, ce qui équivaut à une réduction totale de 22,3 % en fonction de la période de référence. Le nombre de décès sur la route a diminué de 12,4 %, passant de 2 761 en 2007 à 2 419 en 2008, ce qui équivaut à une réduction totale de 18 % en fonction de la période de référence.

Analyse du rendement
Les travaux préparatifs visant à présenter les modifications à la *Loi sur la sécurité automobile* afin de permettre l'importation de véhicules usagés du Mexique ont été achevés. Le projet de loi S-5 (*Loi sur l'importation de véhicules sécuritaires en provenance du Mexique pour les Canadiens*) a été adopté au Sénat le 8 juin 2010 et envoyé à la Chambre aux fins de lectures complémentaires. Cette Loi modifiera la *Loi sur la sécurité automobile* et la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement de 1999* en vue de les harmoniser avec les exigences de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA).

Un nouveau règlement de sécurité a été publié; il exige que, dès le 1er septembre 2011, tous les véhicules légers en vente au Canada soient dotés d'un dispositif de contrôle électronique de la stabilité en tant qu'équipement standard. Cette technologie est conçue principalement pour aider les conducteurs à garder le contrôle de leur véhicule lorsqu'ils doivent faire des manœuvres d'urgence ou prendre des virages sur des surfaces glissantes. On prévoit que ce règlement entraînera une réduction de 225 décès et de 775 blessures graves, en fonction des données de 2006.

Des mesures visant à atteindre les objectifs de *Vision Sécurité routière 2010* ont été adoptées en 2008 par les administrations, y compris Transports Canada, ce qui a permis au Canada d'atteindre le plus bas taux de décès depuis près de 60 ans. La plupart des administrations ont ciblé trois défis clés en matière de sécurité routière (l'alcool au volant, l'absence du port de la ceinture de sécurité et la vitesse) dans leur plan d'action triennal. Des améliorations majeures ont été observées dans deux des domaines ciblés par les interventions en 2008, notamment en ce qui concerne le nombre de victimes de collisions graves qui ne portaient pas de ceinture de sécurité et la vitesse reconnue comme facteur contributif.

De plus, au cours de la période visée, les activités de sensibilisation à la sécurité routière ont eu lieu comme prévu. Elles comprenaient la tenue d'une Journée nationale du souvenir des victimes des accidents de la route en partenariat avec d'autres administrations et intervenants, notamment Mothers Against Drunk Driving (MADD) et l'Association canadienne des automobilistes (ACA).

Par ailleurs, le Ministère a dirigé un groupe de travail en collaboration avec ses partenaires pour élaborer l'ébauche d'une stratégie nationale de sécurité routière qui fera suite à *Vision Sécurité routière 2010*. Le Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière a accepté le plan provisoire au printemps 2010; le plan définitif sera examiné par le Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière et présenté au Conseil des ministres à l'automne 2010.

Le Ministère a présidé le groupe de réflexion sur les facteurs humains et la sécurité des transporteurs routiers par l'intermédiaire du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), et il est en train d'élaborer une stratégie systématique afin de cibler les comportements des conducteurs et de promouvoir une culture de la sécurité au sein de l'industrie canadienne du transport routier.

Transports Canada a continué de veiller à ce que toutes les mesures appropriées soient prises pour maintenir la sécurité des voyageurs et surveiller de près la mise en œuvre du plan de réparation par Toyota.

Transports Canada a évalué le programme de contribution qui appuie le Code national de sécurité des transporteurs routiers. Vous pouvez consulter les résultats sur la page des Évaluations de programme.

Plan d'action économique
En 2009-2010, le gouvernement fédéral s'est engagé à accélérer le programme d'investissement afin de fournir 250 millions de dollars au cours des deux années suivantes pour la modernisation des laboratoires fédéraux. Les usagers de la route au Canada bénéficieront d'un financement de 14,2 millions de dollars pour l'amélioration du Centre d'essais pour véhicules automobiles (CEVA) de Transports Canada à Blainville, au Québec. Transports Canada a terminé les travaux de planification et a commencé la construction. Le CEVA est un laboratoire spécialisé dans les collisions automobiles et les essais environnementaux. Il s'agit du seul laboratoire du genre au Canada. Le projet respecte le calendrier et devrait être terminé en mars 2011.

Leçons apprises
La capacité de Transports Canada de mesurer le rendement du programme est essentielle. Les indicateurs et les objectifs seront donc précisés afin d'améliorer la capacité du Ministère de mesurer son rendement. Ces indicateurs reposeront partiellement sur les résultats des examens actuels du Programme de sécurité routière et de la *Loi sur la sécurité automobile*. Le processus de planification du programme est également à l'étude dans le but d'améliorer la planification interne.

Avantages pour la population canadienne
- Sensibilisation du public aux questions liées à la sécurité routière afin de réduire le taux de collisions et de blessures graves, à mesure que les conducteurs acquièrent et améliorent leurs compétences de conduite.
- Données fiables sur la sécurité qui permettent de déterminer les meilleures façons de réduire le nombre d'accidents de la route.
- Dispositions législatives et règlements afin d'accroître la sécurité des conducteurs et des passagers de véhicules automobiles ainsi que des autres usagers de la route, tels que les piétons et les cyclistes.

2.3.5 Activité de programme : Transport des marchandises dangereuses

Une exigence de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, l'activité de programme Transport des marchandises dangereuses, fondée sur le risque, permet d'élaborer des normes et des règlements en matière de sécurité, d'assurer la surveillance et de fournir des conseils d'experts (p. ex. le Centre canadien d'urgence transport [CANUTEC]) sur les incidents mettant en cause des marchandises dangereuses aux fins suivantes : promouvoir la sécurité publique dans le transport des marchandises dangereuses par tous les modes de transport au Canada, déterminer les menaces à la sécurité publique et appliquer la Loi et son règlement, orienter les interventions d'urgence et limiter les répercussions des incidents survenus lors du transport des marchandises dangereuses et élaborer des politiques et entreprendre des recherches en vue d'accroître la sécurité. (Budget principal des dépenses)

Ressources financières pour 2009-2010 (en millions de dollars)			Ressources humaines pour 2009-2010 (ETP)		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	ETP prévus	ETP réels	Écart
14	16	14	139	115	24
Rendement pour 2009-2010					
Résultats escomptés	Indicateurs de rendement		Objectifs		
Sécurité du public durant le transport des marchandises dangereuses	Le nombre de rejets accidentels provenant de moyens de confinement dans des conditions normales de transport		En arriver, d'ici 2010, à ce qu'il n'y ait plus aucun rejet accidentel provenant de moyens de confinement dans des conditions normales de transport		
	Le nombre de décès ou de blessures attribuables aux marchandises dangereuses		En arriver, d'ici 2010, à ce qu'il n'y ait plus aucun décès et à ce que l'on réduise de 5 % les blessures par rapport aux données de référence		

Rendement obtenu et résumé
Premier objectif non atteint et deuxième objectif dépassé.

Aucun rejet accidentel : objectif non atteint
En 2009-2010, 293 rejets accidentels, assujettis à la partie VIII du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, ont été signalés. Seul 3 de ces 293 rejets accidentels se sont produits dans des conditions normales de transport. L'équipe chargée du transport des marchandises dangereuses mène des enquêtes afin de déterminer la cause des rejets accidentels. Cette équipe ne contrôle pas entièrement le nombre de rejets accidentels puisque des événements externes exercent une influence importante sur les résultats.

Aucun décès et réduction du nombre de blessures : objectif dépassé
Il n'y a eu aucun décès et seulement quatre blessures attribuables à des rejets accidentels signalés de marchandises dangereuses. On a noté une réduction totale de 33 % du nombre de blessures (de 6 en 2008-2009 à 4 en 2009-2010).

Analyse du rendement

En 2009-2010, après plusieurs années d'efforts et à l'approche des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver, la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* a été modifiée afin de renforcer certaines exigences en matière de sécurité, d'ajouter des éléments de sûreté (y compris un programme complet de prévention et d'intervention au chapitre de la sûreté durant les Jeux olympiques d'hiver de 2010) et de continuer à contribuer à garantir l'accès sécurisé aux marchés internationaux aux fabricants, aux producteurs et aux distributeurs canadiens.

La Loi modifiée, qui est entrée en vigueur le 16 juin 2009, continue de mettre l'accent sur la prévention des incidents lors de l'importation, de la manutention, de l'offre de transport et du transport des marchandises dangereuses. Les dispositions habilitantes permettent à Transports Canada d'élaborer des politiques et des règlements en vue de renforcer la sécurité et la sûreté des Canadiens lors du transport des marchandises dangereuses. Deux fois par année, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses tient une réunion avec les dirigeants de l'industrie afin de discuter des modifications réglementaires avec le Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises dangereuses.

Transports Canada a joué un rôle important en partageant ses connaissances spécialisées et en fournissant des conseils à la Gendarmerie royale du Canada, avant et pendant les Jeux olympiques d'hiver de 2010 à Vancouver, sur la sécurité publique lors du transport des marchandises dangereuses près des sites réservés aux Jeux. De plus, avant et pendant les Jeux olympiques, Transports Canada a augmenté ses activités d'inspection à l'échelle du Canada à l'égard des fabricants, des distributeurs et des terminaux qui jouaient un rôle dans l'importation, la manutention, l'offre de transport et le transport des marchandises dangereuses.

Transports Canada a également commencé la mise à jour du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* afin de l'harmoniser avec les exigences en matière de sécurité et de sûreté de la loi modifiée. Ces modifications permettent aussi d'accroître la conformité avec les règlements des Nations Unies et des États-Unis en examinant les lacunes législatives et en clarifiant les questions d'interprétation. Certaines des modifications comprennent des dispositions visant à indemniser les personnes qui sont tenues d'avoir un Plan d'intervention d'urgence et qui doivent intervenir en cas de menace à la sûreté, à la demande du ministre. Des dispositions sur le signalement de perte ou de vol ou d'autre entrave illicite à l'égard des marchandises dangereuses sont également incluses afin de garantir que de tels incidents sont connus et suivis en vue d'éliminer ou de réduire les menaces à la sûreté potentielles.

Leçons apprises

Le renouvellement des partenariats et des accords conclus avec divers groupes modaux au sein de Transports Canada, d'autres ministères et des provinces et territoires est essentiel pour favoriser un programme cohérent et uniforme pour le transport des marchandises dangereuses.

Il est possible d'améliorer la capacité d'analyse des données et des risques du transport des marchandises dangereuses. L'équipe chargée du Programme continuera de collaborer avec ses partenaires fédéraux, provinciaux et territoriaux à l'amélioration de la collecte de données, de l'analyse des risques et des outils qui permettent d'appuyer l'élaboration de politiques et de programmes.

Avantages pour la population canadienne

- Le renouvellement et la surveillance des protocoles d'entente et des protocoles d'accord avec les partenaires permettent d'établir un programme cohérent, qui assure la sécurité du public lors du transport des marchandises dangereuses.
- Une analyse fiable des données et des risques en matière de sécurité améliore la prise de décisions politiques et réglementaires en vue de protéger la santé, les biens et l'environnement des Canadiens d'un rejet accidentel de marchandises dangereuses dans des conditions normales de transport.

2.4 Résultat stratégique : Un réseau de transport sûr

La tentative d'attentat à la bombe contre le vol 253 de Northwest Airlines le 25 décembre 2009 et les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver et à Whistler ont de nouveau fait ressortir l'importance de maintenir et d'améliorer les capacités du secteur des transports de détecter et de prévenir les menaces permanentes et d'intervenir à cet égard. La sûreté des transports est une priorité du Ministère et pour appuyer cette affirmation, d'importants investissements ont été faits au cours de la dernière décennie. Plus récemment, dans le budget de 2009, un nouveau financement de 355 millions de dollars a été annoncé pour l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) en vue de renforcer et d'améliorer l'efficacité des activités et de la technologie de contrôle liées à la sûreté aéroportuaire. Transports Canada a continué de renforcer le Programme de sûreté du fret aérien en élaborant un régime renforcé de réglementation, en évaluant et en introduisant une nouvelle technologie de contrôle et en renforçant ses liens avec les États-Unis et ses partenaires internationaux clés.

Les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver et à Whistler ont aussi soulevé de nombreuses difficultés, mais ils ont aussi constitué une excellente occasion de collaborer avec les partenaires clés pour assurer la sécurité et la sûreté du réseau de transport lors d'un événement d'une telle envergure. Plus particulièrement, pour renforcer la situation en matière de sûreté des chemins de fer de transport de marchandises et de voyageurs réglementés par le gouvernement fédéral dans le Lower Mainland pendant la période des Jeux olympiques, Transports Canada s'est servi des dispositions en matière de sûreté prévues dans la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Le Ministère a aussi utilisé avec succès les dispositions en matière de sûreté prévues dans la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* nouvellement modifiée pour délivrer l'arrêté d'urgence concernant le transport des marchandises dangereuses lors des Jeux olympiques de 2010 à Vancouver. Le nouveau *Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs* a aussi été appliqué dans le secteur maritime. Pour gérer le volume sans précédent de circulation aérienne à l'Aéroport international de Vancouver, Transports Canada a collaboré avec ses partenaires de NAV CANADA, de l'ACSTA, de la GRC et du SCRS pour établir un cadre de réglementation et mettre en œuvre des mesures pour veiller au maintien de la sûreté aérienne.

2.4.1 Activité de programme : Sûreté aérienne

Dans le cadre de l'activité de programme Sûreté aérienne, on élabore, applique et surveille les politiques, les programmes, les règlements et les normes nécessaires à un système d'aviation canadien qui soit sûr et en harmonie avec la collectivité aérienne internationale. (Budget principal des dépenses)

Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	ETP prévus	ETP réels	Écart
62	73	71	278	316	(38)

Résultats escomptés	Indicateurs de rendement	Objectifs
Un réseau de transport aérien sûr	Indice composite du degré de sûreté du transport aérien (doit être élaboré d'ici 2009-2010)	D'ici 2015, la sûreté aérienne sera notée « élevée » ou « très élevée » au moyen de l'indice (ceci est susceptible de changer après que l'indice composite sera élaboré en 2009-2010)

Degré de crédibilité à l'égard de la sûreté aérienne à l'échelle internationale	Nombre d'ajustements apportés au cadre réglementaire de la sûreté aérienne du Canada pour le faire accepter à l'échelle internationale	En 2010, deux ajustements ou moins seront apportés au cadre réglementaire de la sûreté aérienne du Canada pour le faire accepter à l'échelle internationale
Confiance du public en la sûreté du réseau de transport aérien	Pourcentage des répondants à un sondage national qui signalent avoir confiance en la sûreté du réseau de transport aérien du Canada	En 2010, 90 % du public canadien aura une confiance élevée ou modérée en la sûreté du réseau de transport aérien du Canada

Rendement obtenu et résumé
Les deux objectifs ont été entièrement atteints, et l'indicateur est en cours d'examen, car aucun sondage n'a été réalisé pendant l'année.

Note de l'indice composite : objectif d'élaboration entièrement atteint , objectif de notation en voie de réalisation
L'objectif visant l'élaboration de l'indice composite a été atteint. Les notes de l'indice composite sont en cours d'élaboration, et les données continueront d'être recueillies d'ici la date prévue de 2015.

Nombre d'ajustements réglementaires : objectif entièrement atteint
Des instruments réglementaires ont été élaborés et mis en œuvre afin d'appuyer le plan de sûreté des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010. Des ajustements d'urgence ont été apportés à la suite de la tentative d'attentat à la bombe contre le vol 253 de Northwest Airlines le 25 décembre 2009 afin de tenir compte des exigences accrues des États-Unis et de maintenir les activités aériennes transfrontalières. D'autres ajustements concernaient l'acceptation internationale, tels que ceux visant à mettre en place la technologie du scanner corporel et des services de contrôle accrus pour le fret.

Confiance du public : l'indicateur est en cours d'examen, car aucun sondage n'a été réalisé pendant l'année
Même si aucun sondage de Transports Canada n'a porté sur cet indicateur, des sondages externes ont été réalisés sur les scanners corporels aux grands aéroports canadiens. Selon le sondage d'opinion publique Angus Reid[12] sur les scanners corporels, 74 % des Canadiens sont favorables à ces nouveaux dispositifs. De plus, le sondage d'Harris/Décima[13] tend à démontrer que les Canadiens s'attendent à ce que l'utilisation de ces dispositifs ait un effet positif sur la sécurité du transport aérien.

Analyse du rendement
L'élaboration de la stratégie à long terme de Transports Canada visant à renforcer la sûreté aérienne a progressé de façon importante. Les réalisations concrètes qui appuient cet objectif comprennent le renforcement de la viabilité financière de l'ACSTA, l'amélioration du contrôle des passagers et des bagages, le lancement d'un programme exhaustif de sûreté du fret aérien et l'élaboration de plans de sûreté aérienne.

Un programme de sûreté du fret aérien essentiel a été mis en œuvre afin de renforcer le contrôle du fret aérien et la sûreté de la chaîne d'approvisionnement. Les composantes principales du programme

[12] http://www.opinionpubliqueangusreid.ca/2010/01/les-canadiens-preferent-les-scanners-plutot-que-la-fouille-corporelle-dans-les-aeroports/
[13] http://www.harrisdecima.com/sites/default/files/releases/2010/01/18/hd-2010-01-18-fr431.pdf

comprennent un régime de réglementation renforcé, l'élaboration et la mise à l'essai de processus et de technologies de contrôle et l'élaboration et la gestion d'une chaîne d'approvisionnement sécurisée.

Des progrès ont été accomplis au niveau de l'élaboration d'exigences réglementaires pour le Programme de sûreté aéroportuaire afin de renforcer la sûreté aérienne en favorisant une sûreté plus complète, coordonnée et intégrée aux aéroports canadiens et de réaliser des projets pilotes dans deux aéroports canadiens.

Le gouvernement a également conclu une entente sur l'échange de renseignements avec la GRC afin d'effectuer des vérifications des antécédents criminels plus exhaustives qu'auparavant des employés qui ont accès à des zones sécurisées aux aéroports canadiens.

Plan d'action économique
Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) : Au cours de la dernière année, des scanners corporels et de l'équipement radioscopique amélioré à angles de vue multiples ont été achetés et installés dans les aéroports canadiens. En plus d'accroître la sûreté aérienne, ces appareils très perfectionnés améliorent l'efficacité du contrôle tout en augmentant le niveau de compatibilité technologique internationale du Canada. Les projets liés à l'installation et à l'exploitation de l'équipement de contrôle continuent de créer des emplois. En misant sur ces réussites, le gouvernement a récemment annoncé, dans le budget de 2010, qu'il accordera 1,5 milliard de dollars sur cinq ans à l'ACSTA et à Transports Canada pour accroître la sûreté aérienne du Canada. Ce financement permettra à l'ACSTA de continuer à améliorer le réseau de transport aérien du Canada et à investir dans de nouveaux équipements pour mieux respecter les exigences internationales en matière de sûreté. De plus, pour s'assurer que l'ACSTA continue de remplir son mandat avec efficacité, le gouvernement examine les dépenses, l'efficience, l'efficacité et la structure de cette société d'État.

Fret aérien : Le financement provenant du Plan d'action économique (PAE) a contribué à lancer un Programme de sûreté du fret aérien exhaustif. Le gouvernement prévoit améliorer et approfondir le Plan de sûreté du fret aérien du Canada grâce à son récent investissement de 95,7 millions de dollars annoncé dans le budget de 2010. Ce financement quinquennal servira à protéger davantage les Canadiens qui voyagent par les voies aériennes tout en aidant les exportateurs à transporter le fret efficacement, rapidement et en toute sécurité. Il contribuera aussi à solidifier la réputation du Canada en tant que partenaire important dans la lutte contre le terrorisme mondial. Ce programme prévoit une réglementation, des normes et une surveillance plus rigoureuses du réseau du fret aérien du Canada.

Plans de sûreté : Le budget de 2009 prévoyait des fonds pour appuyer l'élaboration de plans de sûreté aérienne. Transports Canada a atteint son objectif qui consistait à entreprendre l'élaboration des exigences du Programme de sûreté aéroportuaire et il continue de collaborer étroitement avec les intervenants pour faire progresser cette initiative réglementaire. Un avis a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en mars 2010 pour demander à la population de commenter les principes de réglementation proposés pour les programmes de sûreté aéroportuaire et d'autres modifications. Tout au long de l'exercice 2009-2010, Transports Canada a fait participer les intervenants de la sûreté aérienne aux propositions réglementaires et il a mené deux projets pilotes en partenariat avec l'industrie.

Leçons apprises
La sûreté aérienne demeure un environnement très variable, difficile et dynamique. Le réseau doit continuer d'évoluer pour devenir un réseau dans lequel les intervenants intègrent complètement l'aspect de la sûreté dans leurs pratiques commerciales en fonction d'une compréhension commune des risques et des niveaux d'acceptation du risque. Les grands événements, comme les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver et à Whistler ainsi que la tentative d'attentat à la bombe contre le vol 253 de Northwest Airlines le 25 décembre 2009, renforcent le fait que même si nous

disposons d'un réseau efficace et robuste, le principe de l'amélioration continue est vraiment nécessaire pour arriver à gérer un flot continu de menaces nouvelles et émergentes. À cette fin, Transports Canada :

- continuera de collaborer avec l'ACSTA pour améliorer l'efficience et l'efficacité tout en maintenant une situation en matière de sûreté robuste. Le fait de progresser vers une structure de réglementation axée sur le rendement permettra aux deux organisations d'être novatrices lorsqu'elles examineront de nouvelles façons d'atteindre les résultats désirés en tirant profit des technologies et des procédures améliorées nouvellement mises en œuvre qui pourraient aussi réduire les répercussions sur les voyageurs;
- s'efforcera d'améliorer la communication des renseignements aux passagers pendant et après de graves incidents de sûreté;
- collaborera avec les intervenants pour élaborer et accroître la capacité du Canada à partager des renseignements de nature délicate et pour acquérir une capacité coopérative d'intervention stratégique relativement aux changements des menaces et des risques;
- collaborera avec les intervenants du secteur aérien sur l'élaboration d'un cadre de rendement opérationnel afin de pouvoir mesurer plus efficacement les progrès de l'amélioration continue.

Avantages pour la population canadienne

- La nouvelle technologie a amélioré et a accéléré le mouvement efficient et le contrôle des passagers, de leurs biens et du fret;
- Le transport du fret par avion continue d'être sécuritaire, sûr, efficient et efficace, tant à l'échelle nationale qu'internationale;
- Les voyageurs sont rassurés de savoir qu'ils peuvent exercer leurs activités en toute sécurité avec le moins d'incidence possible sur leur horaire et leur vie privée, tout en maintenant la position du Canada en tant que partenaire efficace dans le réseau de transport aérien de l'Amérique du Nord et du monde.

2.4.2 Activité de programme : Sûreté maritime

L'activité de programme Sûreté maritime, en collaboration avec ses partenaires, veille à l'application de la *Loi sur la sûreté du transport maritime* pour protéger le Canada et ses citoyens tout en respectant les valeurs canadiennes. Elle protège l'intégrité et la sûreté ainsi que l'efficacité du réseau de transport maritime du Canada contre des interventions illicites, des attentats terroristes ou l'exploitation du réseau comme moyen d'attaquer nos alliés. (Budget principal des dépenses)

Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	ETP prévus	ETP réels	Écart
29	33	32	121	151	(30)

Résultats escomptés	Indicateurs de rendement	Objectifs
Un réseau de transport maritime sûr	En cours d'élaboration : l'indicateur doit être fondé sur les incidents tels qu'ils sont définis par le *Règlement sur la sûreté du transport maritime*	La référence doit être établie en 2011, réduction de 10 % du nombre, de la fréquence et de la gravité des incidents aux termes du *Règlement sur la sûreté du transport maritime* d'ici 2015

Degré de crédibilité à l'égard de la sûreté maritime à l'échelle internationale	Nombre de pays qui imposent des mesures de sûreté spéciales aux marchandises et aux personnes qui arrivent du Canada	D'ici 2010, aucun pays n'imposera de mesures de sûreté spéciales aux marchandises et aux personnes qui arrivent du Canada
Confiance du public en la sûreté du réseau de transport maritime	Pourcentage de la population sondée qui signale avoir confiance en la sûreté maritime	D'ici 2015, 90 % de la population sondée signalera avoir confiance en la sûreté maritime

Rendement obtenu et résumé
Les deux premiers objectifs sont en cours de réalisation, et l'indicateur est en cours d'examen, car aucun sondage n'a été réalisé pendant l'année.

Nombre, fréquence et gravité des incidents : objectif en cours de réalisation
Des progrès ont été réalisés concernant l'élaboration de cet indicateur pour 2011-2012. Nonobstant le rendement du Ministère pendant les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 ainsi que la gestion de l'incident survenu en octobre 2009 et mettant en cause le Ocean Lady (au cours duquel le Protocole d'intervention en cas d'événements maritimes a été activé), ces événements ont démontré que l'équipe chargée du Programme de sûreté maritime est en mesure de détecter, de prévenir et d'intervenir de façon adéquate et coordonnée lorsque le réseau maritime canadien est menacé.

Nombre de pays qui imposent des mesures de sûreté spéciales : objectif en cours de réalisation
Cet indicateur et cet objectif sont en cours d'examen; toutefois, les partenaires internationaux, dont l'Organisation maritime internationale et les États-Unis, tiennent le Canada en haute estime pour ce qui est de la réglementation en matière de sûreté maritime et de sa capacité à exécuter un Programme de sûreté maritime national efficace. Les autres pays et les organisations internationales demandent régulièrement l'avis du Canada au sujet des pratiques exemplaires, de la formation et des conseils. Par exemple, en 2009-2010, le Ministère a aidé la Jamaïque à établir un cadre de politique maritime et des représentants du Ministère ont rencontré des représentants du Mexique pour discuter des pratiques opérationnelles du Canada ainsi que des autorités connexes chargées des politiques.

Confiance du public : l'indicateur est en cours d'examen, car aucun sondage n'a été réalisé pendant l'année
Cet indicateur et cet objectif sont en cours d'examen; toutefois, en 2010-2011, l'équipe chargée du Programme de sûreté maritime a l'intention de recueillir les commentaires de l'industrie maritime à l'aide d'un sondage.

Analyse du rendement
En 2009-2010, l'activité de programme Sûreté maritime de Transports Canada a continué à faire preuve de leadership à l'égard de nombreux dossiers, dont la promulgation du *Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs*, lequel vise les exploitants de traversiers qui présentent les risques les plus élevés en matière de sûreté; les progrès accomplis dans la mise à jour d'une stratégie sur la sûreté maritime; les progrès accomplis dans la révision du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*; l'élaboration et la mise en œuvre d'un programme d'évaluation de la sûreté axé sur les risques.

Le projet pilote de reprise du commerce maritime a été réalisé avec succès dans la région du Pacifique, et la mise au point définitive d'une stratégie nationale de reprise du commerce maritime est sur la bonne

voie pour 2010-2011. Ce projet pilote a permis de préparer le secteur maritime et les représentants du gouvernement de tous les niveaux en vue de faire progresser la capacité du Canada à coordonner et à réaliser une reprise efficace et rapide en cas de catastrophes anthropiques ou d'origine naturelle causant d'importantes interruptions du commerce maritime.

La mise sur pied du Centre d'opérations de la sûreté maritime (COSM) des Grands Lacs a été retardée par une question de dotation, car le recrutement des employés dans ce secteur de sûreté spécialisé s'avère être un long processus. La capacité d'exploitation intérimaire est prévue à l'automne 2010. Le COSM permettra de perfectionner la capacité du Canada à repérer, à évaluer et à appuyer une intervention en cas de menaces à la sûreté maritime.

Leçons apprises
Gestion des incidents et des urgences : Par le passé, il a été difficile de comprendre et de coordonner les divers rôles et responsabilités de la sûreté maritime aux niveaux tactiques, opérationnels et stratégiques dans les nombreux ministères fédéraux. En élaborant et en mettant en œuvre le Protocole d'intervention en cas d'événements maritimes, qui a maintenant été mis à l'épreuve durant de vrais incidents de sûreté, l'équipe du Programme de la sûreté maritime de Transports Canada, en collaboration avec ses partenaires fédéraux clés, est dorénavant plus apte à intervenir en cas d'événements maritimes importants et à les gérer grâce à une approche intégrée et coordonnée du gouvernement du Canada.

Programme de contribution pour la sûreté maritime : Ce programme, qui s'est terminé en novembre 2009, a obtenu quelques très bons résultats en ce qui concerne le renforcement de la sûreté aux ports, aux installations maritimes et à bord des traversiers intérieurs. La Sûreté maritime examine cependant les facteurs de causalité qui ont contribué à un manque de fonds, en particulier au cours des deux premières années du programme. Ces facteurs, y compris les écarts entre l'estimation des coûts initiaux et les coûts réels soumis par les prestataires de l'industrie, et d'autres leçons apprises sont partagés avec le Groupe de travail pour l'excellence en matière de gestion des programmes, qui se concentre sur l'amélioration de la gestion des subventions et des contributions dans l'ensemble du portefeuille.

Avantages pour la population canadienne
- **Amélioration de la détection :** Grâce à la mise en œuvre des nouveaux centres des opérations intégrés de la sûreté maritime et à la mise en place des habilitations de sécurité pour les employés du secteur maritime, les Canadiens tirent profit de la capacité accrue du Canada à réduire la possibilité que le réseau maritime ne soit menacé, attaqué ou exploité comme moyen d'attaquer nos alliés.
- **La sûreté harmonisée avec les risques :** Les passagers des traversiers intérieurs ont pu tirer profit des exigences renforcées en matière de sûreté à la suite de la promulgation du nouveau *Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs,* adopté à temps pour la tenue des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010.
- **Reprise et intervention en cas d'incidents :** Grâce au projet pilote de reprise du commerce maritime et à la mise au point définitive du Protocole d'intervention en cas d'événements maritimes intégré, les Canadiens peuvent avoir davantage confiance en la capacité du Ministère à intervenir et à aider l'industrie à reprendre ses activités rapidement et de façon coordonnée en cas de catastrophes.

2.4.3 Activité de programme : Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal

Relevant de la *Loi sur la sécurité ferroviaire,* de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* et du mandat en matière de sûreté des transports du gouvernement fédéral, l'activité de programme Sûreté du

transport terrestre et du transport intermodal[14] renforce la sûreté du transport terrestre et du transport intermodal (principalement le transport ferroviaire et le transport urbain) contre des attaques terroristes directes. En collaboration avec des partenaires pour protéger le Canada et les Canadiens d'une façon qui respecte les valeurs canadiennes et qui assure l'efficience du réseau de transport, l'activité de programme permet de veiller au leadership fédéral, d'élaborer et de renforcer les cadres réglementaires et volontaires (règlements, codes de pratiques, protocoles d'entente) et de verser des contributions. (Budget principal des dépenses)

Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	ETP prévus	ETP réels	Écart
11	13	12	69	71	(2)

Résultats escomptés	Indicateurs de rendement	Objectifs
Les exploitants du transport en commun connaissent et adoptent les exigences volontaires et réglementaires lorsque ces dernières sont en place	Pourcentage des exploitants des catégories de niveaux 1 et 2 qui connaissent et adoptent les exigences volontaires et réglementaires	Connaissance chez 100 % des exploitants du transport en commun d'ici 2011
		D'ici 2011, catégorie 1 : adoption chez 80 %, et catégorie 2 : adoption chez 50 %
Les exploitants du transport ferroviaire (passagers et marchandises) connaissent et adoptent les exigences volontaires et réglementaires (lorsque ces dernières sont en place)	Pourcentage des exploitants qui connaissent les cadres volontaires	Connaissance chez 100 % des exploitants du transport des passagers et des marchandises d'ici à 2011
	Pourcentage des compagnies de chemins de fer de classe I et de certains exploitants de trains de banlieues (p. ex. AMT, Go Transit, West Coast Express) qui adoptent les cadres volontaires	Adoption volontaire par 100 % des exploitants du transport des passagers et des marchandises d'ici 2011

Rendement obtenu et résumé

Tous les objectifs sont en cours de réalisation. (Remarque : Les objectifs doivent être atteints en 2011.) Trente chemins de fer réglementés par le gouvernement fédéral et 45 entreprises de transport en commun ont présenté des plans de sûreté à Transports Canada, ce qui démontre qu'ils sont au courant de l'existence du cadre volontaire et qu'ils sont en voie de l'adopter. Les activités du Ministère ont fait ressortir les difficultés associées à l'« élément de sensibilisation » des indicateurs de rendement visant à assurer la sûreté du réseau de transport terrestre et intermodal. Par conséquent, les indicateurs sont en cours d'examen pour garantir leur pertinence et aussi pour s'assurer qu'ils saisissent pleinement la portée du programme.

Analyse du rendement

Afin d'accroître la sensibilisation au cadre volontaire et aux exigences réglementaires et l'adoption de ceux-ci, les responsables de l'activité de programme de Sûreté du transport terrestre et intermodal ont participé à la tenue ou à l'organisation de conférences et d'ateliers sur la sûreté; ils ont fait participer les intervenants à des consultations stratégiques et opérationnelles; et ils ont élaboré des outils de sûreté

[14] La description de l'activité de programme (AP) de la Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal a été modifiée afin d'inclure la fin du Programme de contribution Sûreté-Transit le 31 mars 2009.

ainsi que des produits de sensibilisation. Par conséquent, les exploitants modifient progressivement leurs activités pour veiller à ce que les facteurs liés à la sûreté soient pris en considération dans le cadre de leurs activités quotidiennes et à ce que les préoccupations de sûreté soient abordées.

En 2007, Transports Canada et l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) ont signé un protocole d'entente (PE) pour renforcer la sûreté ferroviaire. Dans le cadre de ce PE, les exploitants ferroviaires qui sont membres de l'ACFC préparent un plan de sûreté fondé sur une évaluation des risques et ils le présentent au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Les deux premières années de mise en œuvre du PE ont porté principalement sur la préparation et la présentation de plans de sûreté par les exploitants. Les exploitants qui participent au PE ont aussi exécuté d'autres éléments importants visés par ce PE, comme la tenue des dossiers, les exercices et les entraînements, la formation et la sensibilisation adéquates des nouveaux employés et le signalement des incidents au ministre dès que possible.

Des évaluations initiales de la sûreté ont été réalisées pour déterminer comment les chemins de fer et certains services de trains de banlieue adoptent les cadres volontaires, ce qui a ouvert un dialogue sur la sûreté avec l'industrie en vue d'établir les pratiques exemplaires aux fins de mise en œuvre.

Une évaluation des risques pour la sûreté de la porte d'entrée et du corridor ferroviaire reliant Prince Rupert à Fort Frances a été réalisée. Cette évaluation sera utilisée pour établir les occasions d'améliorer la sûreté des transports.

Un cadre stratégique pour la mise en œuvre des dispositions sur la sûreté de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux (2007)* est en cours d'élaboration en vue d'améliorer la sûreté des ponts et tunnels internationaux au Canada.

Leçons apprises

- La description de l'activité de programme sera examinée de façon à assurer qu'elle ne se limite pas à l'amélioration de la sûreté du transport terrestre et intermodal contre des attentats terroristes directs, mais qu'elle reflète aussi le fait que le programme contribue à améliorer la sûreté globale du réseau de transport terrestre et intermodal.
- Il faut établir une approche de communication et de consultation plus exhaustive afin d'assurer la clarté et la concision de l'information transmise aux intervenants.
- Les leçons apprises grâce à l'évaluation des risques pour la sûreté de la porte d'entrée et du corridor ferroviaire reliant Prince Rupert à Fort Frances seront utilisées pour élaborer une méthode et une approche pour la réalisation d'autres évaluations de sûreté sur les portes d'entrée et les corridors de commerce.

Avantages pour la population canadienne

- Divers projets et initiatives, notamment l'élaboration d'un cadre stratégique pour la sûreté des ponts et tunnels internationaux, des activités de surveillance permanentes et l'amélioration de la communication, de la coopération et de la collaboration entre les exploitants du transport terrestre, ont contribué à l'objectif, soit d'accroître la sûreté du transport terrestre et intermodal.
- L'évaluation de la sûreté du corridor reliant Prince Rupert à Fort Frances a aidé les intervenants des secteurs public et privé à établir, à confirmer et à examiner les forces et les vulnérabilités de la sûreté du réseau actuel de transport. Elle a aussi contribué à renforcer la confiance du public et des partenaires commerciaux, à améliorer l'efficience des réseaux de transport, à favoriser la sécurité et la sûreté des collectivités et à assurer la capacité de reprise des activités de transport des personnes et des marchandises du réseau de transport intermodal après un incident défavorable.

- Le PE entre Transports Canada et l'ACFC a permis de veiller à la sûreté du réseau de transport terrestre canadien pour tous les citoyens et leurs collectivités.

2.5 Activité de programme : Services internes

Les services internes[15] sont des groupes d'activités et de ressources connexes qui sont gérés de façon à répondre aux besoins des programmes et des autres obligations générales d'une organisation.					
Ressources financières pour 2009-2010 (en millions de dollars)			Ressources humaines pour 2009-2010 (ETP)		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	ETP prévus	ETP réels	Écart
172	213	217	1,235	1,410	(175)

Analyse du rendement

Les activités incluses dans les services internes assurent et appuient la prestation du programme et les autres obligations générales de Transports Canada de diverses manières. Ces fonctions sont les suivantes : gestion et surveillance[16]; communications; services juridiques; gestion des ressources humaines; gestion financière; technologie de l'information; biens immobiliers; matériel; acquisitions.

En 2009-2010, la contribution portait essentiellement sur deux priorités de gestion : *Améliorer la régie du portefeuille à l'aide de stratégies de gestion intégrée* et *Appuyer le renouvellement de la fonction publique et améliorer la gestion des personnes* (voir la section 1.3). De plus, un certain nombre d'activités et de projets ont été entrepris pour mieux répondre aux besoins de Transports Canada, dont la simplification des processus et des procédures des services internes pour appuyer la prestation opportune et efficace des programmes dans le cadre du Plan d'action économique du Canada.

Transports Canada a mis en œuvre une nouvelle structure de gouvernance plus simplifiée et plus conforme à l'architecture des activités de programme récemment mis en place par le Ministère. Elle intègre la prise de décisions stratégiques par l'entremise de cinq comités opérationnels qui aident le sous-ministre. Elle assure aussi des discussions et des considérations exhaustives au sujet des questions de politique, de programme, de réglementation et de gestion.

Transports Canada a élaboré un plan pour mettre en œuvre efficacement les nouvelles politiques du Conseil du Trésor (c.-à-d., contrôle interne, paiements de transfert, planification des investissements, gouvernance en matière de gestion financière, gérance des systèmes de gestion financière et gestion des projets) en vue d'améliorer son cadre de contrôle interne. Cela comprend le renforcement continu des capacités sur les finances, le matériel et la gestion des projets et des risques afin de renforcer la gérance en matière de gestion financière, la surveillance, la transparence et la responsabilisation.

Pour tirer parti de ses pratiques exemplaires concernant la gestion des subventions et des contributions, Transports Canada a mis sur pied le Groupe de travail pour l'excellence en matière de gestion des programmes qui surveillera l'intégration et le renforcement de la gestion des subventions et des contributions du Ministère.

---

[15] Au début du cycle de préparation du Budget principal des dépenses de 2009-2010, les ressources de l'activité de programme Services internes sont affichées séparément de celles des autres activités de programme. Elles ne sont plus distribuées entre les autres activités de programme comme c'était le cas dans le Budget principal des dépenses précédent. Ceci a en une incidence sur la comparaison des dépenses et les renseignements sur les ETP par activité de programme entre les exercices financiers.

[16] Gestion et surveillance comprend les bureaux du ministre, du ministre d'État, du sous-ministre, du sous-ministre délégué, des sous-ministres adjoints et des directeurs régionaux, le groupe des Politiques (Analyse économique, Politiques stratégiques et Relations internationales et intergouvernementales), le groupe des Programmes (Excellence en matière de gestion des programmes et Consultations des Autochtones), Vérification et évaluation, Gouvernance de sociétés d'État, Planification et établissement de rapports ministériels, Communications et Services juridiques.

Le Groupe de travail sur la consultation des Autochtones a travaillé à la création du Service de consultation auprès des Autochtones et à l'élaboration des lignes directrices sur la consultation et l'accommodement des groupes autochtones et de la formation connexe avec comme objectif de faire la promotion d'un processus efficient, efficace et uniforme pour la tenue de consultations auprès des Autochtones à l'échelle du Ministère.

Transports Canada a déposé son Rapport annuel au Parlement, qui donne un aperçu de l'état du réseau de transport du Canada et qui fournit des données statistiques très importantes pertinentes à l'égard de l'élaboration de politiques, de la planification et de la gestion de programmes au sein du Ministère et d'autres organismes.

La mise en œuvre de l'examen stratégique de Transports Canada va de l'avant conformément aux plans et compte tenu du contexte actuel. L'équivalent des économies possibles décelées dans cet examen a été éliminé des niveaux de référence du Ministère. Par exemple, on a mis fin à la subvention octroyée aux services de police dans les huit plus gros aéroports du Canada.

Leçons apprises
L'architecture des activités de programme a présenté les services internes comme une activité comprenant diverses fonctions ministérielles. Grâce à la nouvelle structure de gouvernance, ces fonctions collaborent maintenant plus étroitement, ce qui permet d'améliorer la valeur de chacune des fonctions.

Avantages pour les Canadiens
- Les services internes contribuent à la prestation efficace et efficiente des programmes de Transports Canada en fournissant des services de soutien, une expertise et des conseils en vue de favoriser la prise de décisions éclairées.

SECTION III – INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE

3.1 Faits saillants relatifs aux finances

Les faits saillants relatifs aux finances présentés dans le présent rapport brossent un tableau général de la situation financière et des frais de fonctionnement de Transports Canada. Les états financiers ministériels sont disponibles sur le site Web de Transports Canada à l'adresse suivante : http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/finance-ef-792.htm.

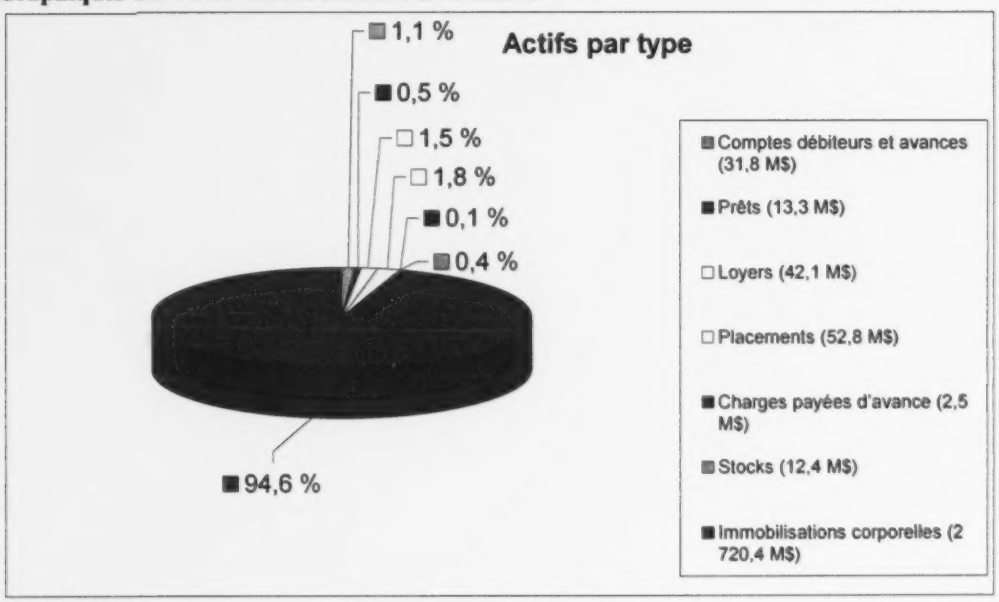
(en milliers de dollars)

Bilan sommaire de la situation financière à la fin de l'exercice (31 mars 2010)	Changement (%)	2009-2010	2008-2009 (Redressé)
Total des actifs	-2,2 %	2 875 207	2 940 483
Total du passif	-4,5 %	1 853 707	1 941 940
TOTAL DE L'AVOIR	2,3 %	1 021 500	998 543

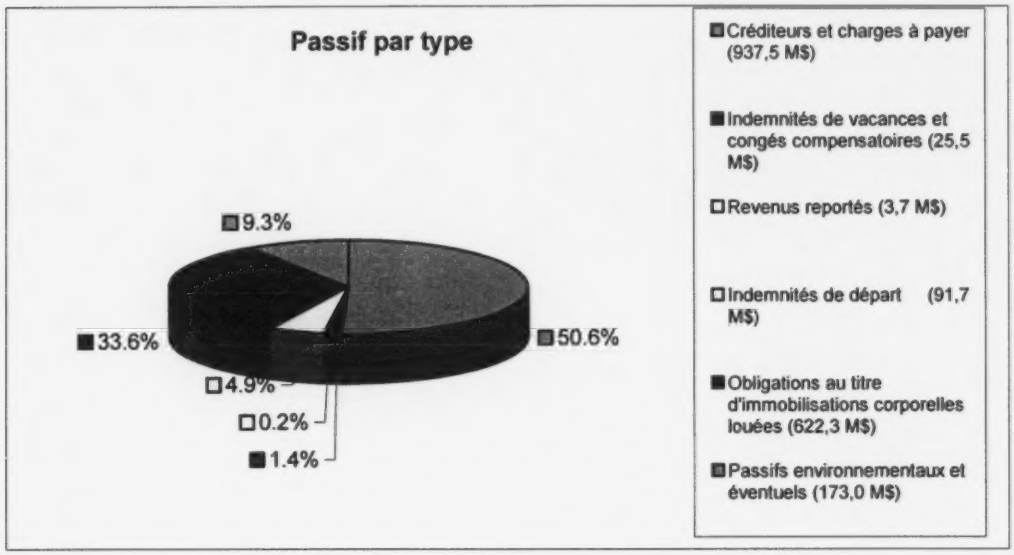
(en milliers de dollars)

Bilan sommaire des opérations financières à la fin de l'exercice (31 mars 2010)	Changement (%)	2009-2010	2008-2009 (Redressé)
Total des charges	-12,2 %	1 423 175	1 621 284
Total des recettes	-7,2 %	377 226	406 311
COÛT DE FONCTIONNEMENT NET	-13,9 %	1 045 949	1 214 973

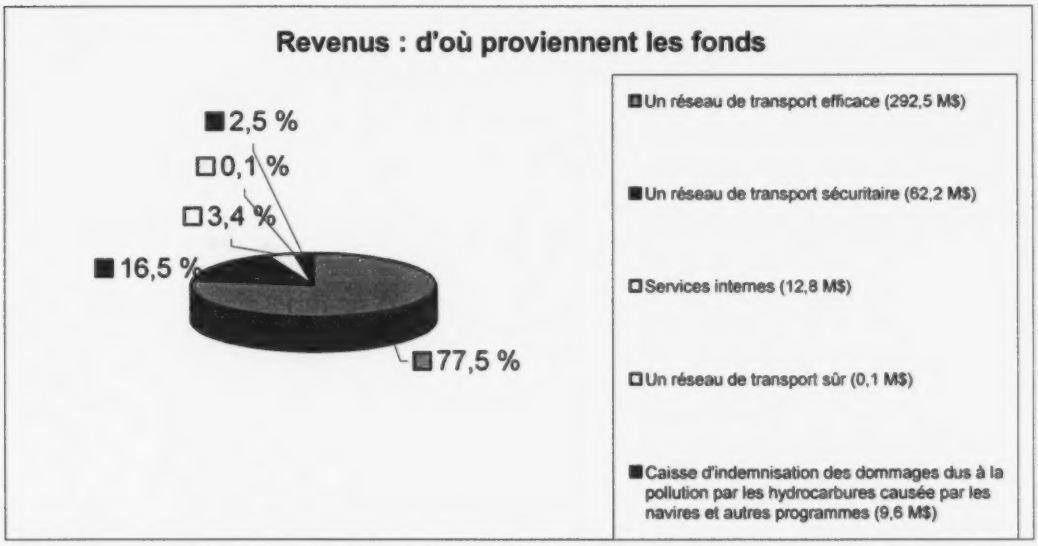
Graphiques des faits saillants relatifs aux finances



Le total des actifs était de 2 875 millions de dollars à la fin de 2009-2010, soit une diminution de 65 millions de dollars (2,2 %) par rapport au total des actifs de l'exercice précédent, qui se chiffrait à 2 940 millions de dollars. Les immobilisations corporelles représentent la plus grande partie des actifs, s'élevant à 2 720,4 millions de dollars ou 94,6 % du total des actifs.

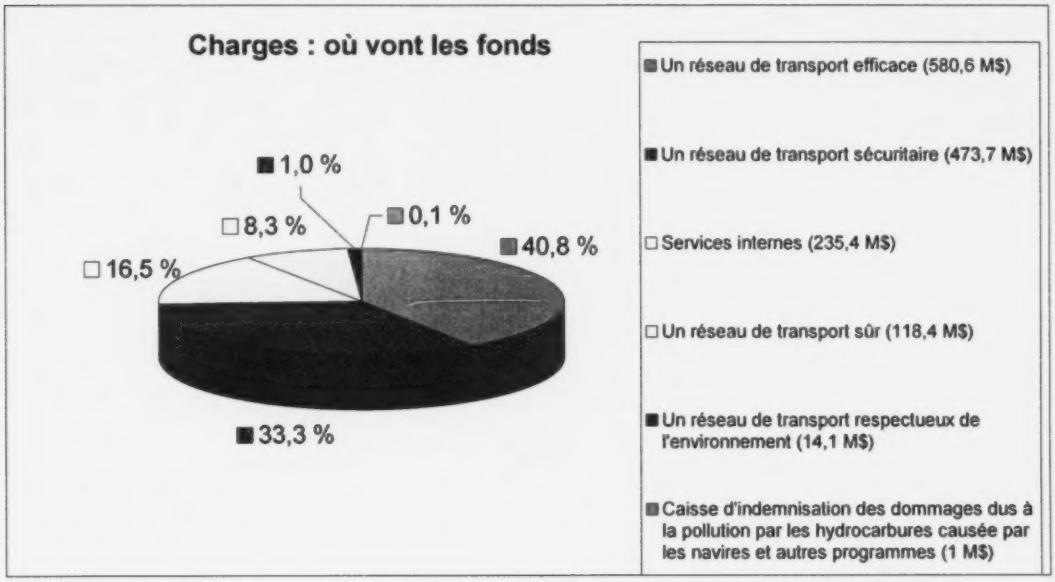


Le total des passifs se chiffrait à 1 854 millions de dollars, ce qui représente une baisse d'environ 88 millions de dollars (4,5 %) par rapport au total des passifs de l'exercice précédent, qui se chiffrait à 1 942 millions de dollars. Les créditeurs représentent la plus grande partie des passifs, s'élevant à 937,5 millions de dollars ou 50,6 % du total des passifs.



* Les recettes provenant de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et d'autres programmes sont réservées par la loi aux fins de dépenses précises et elles ne peuvent être utilisées aux fins de dépense par Transports Canada.

Le total des recettes du Ministère s'élevait à 377 millions de dollars pour l'exercice 2009-2010, une réduction de 29 millions de dollars (7,2 %) par rapport au total des recettes de l'exercice précédent. La plupart des recettes de Transports Canada provenaient de l'activité de programme Un réseau de transport efficient.



Le total des charges de Transports Canada s'élevait à 1 423 millions de dollars en 2009-2010. La majorité des fonds, soit 1 173 millions de dollars ou 82,4 %, ont été dépensés pour l'efficience, la sécurité et la sûreté des transports, alors que les charges des autres programmes représentaient 251 millions de dollars ou 17,6 % des charges totales.

3.2 Plan d'action économique du Canada

Le tableau suivant affiche les initiatives du Plan d'action économique (PAE) de Transports Canada, y compris le financement.

Initiative du PAE (en milliers de dollars)	Total des affectations du PAE pour tous les exercices	Autorisation du SCT pour 2009-2010	Dépenses réelles en 2009-2010	Une ou plusieurs années
Modernisation des laboratoires fédéraux	14 191	4 534	4 534	Plusieurs années
Services ferroviaires voyageurs en région éloignée	7 900	4 500	4 500	Plusieurs années
Sécurité ferroviaire	64 238	10 787	8 849	Plusieurs années
Pont Blue Water	13 500	2 500	1 451	Plusieurs

				années
Pont Peace	1 000	800	83	Plusieurs années
Assainissement des sites contaminés fédéraux	47 826	12 883	12 282	Plusieurs années
Plans de sûreté	2 425	2 425	2 334	Une année
Programme de sûreté du fret aérien	10 326	10 326	10 278	Une année
Promotion de l'exploitation de l'énergie dans le Nord canadien[17]	2 501	2 501	2 171	Une année

En plus des fonds reçus directement par le Ministère, trois des organismes du portefeuille de Transports Canada ont également reçu des fonds dans le cadre du PAE, comme suit :

Initiative du PAE (en milliers de dollars)	Total des affectations du PAE pour tous les exercices	Autorisation du SCT pour 2009-2010	Dépenses réelles en 2009-2010	Une ou plusieurs années
VIA Rail : Services ferroviaires voyageurs interurbains	407 000	125 000	125 000	Plusieurs années
ACSTA	355 762	355 762	328 570	Une année
PJCCI : Pont Champlain	212 353	13 868	12 968	Plusieurs années

Les renseignements sur le progrès de ces initiatives se trouvent dans la section II sous chaque activité de programme. Transports Canada effectue actuellement des évaluations de programme pour certaines initiatives du PAE.

3.3 Tableaux récapitulatifs par résultat stratégique et explication des écarts

Les tableaux ci-après fournissent un sommaire du rendement lié à chaque résultat stratégique et aux services internes. Le Cadre de mesure du rendement ministériel est en cours de révision afin d'offrir une approche en matière de mesure du rendement plus robuste qu'auparavant qui permettra de mieux contrôler et de rapporter plus exactement l'incidence des initiatives ministérielles.

Résultat stratégique 1 : Un réseau de transport efficient

Indicateurs de rendement	Objectifs	Rendement de 2009-2010
Niveau de productivité du secteur des transports	Accroître de 2,5 % à 5 % par rapport aux données de référence de 2009 (indice de productivité > 113 en 2014)	Les plus récents chiffres disponibles proviennent de l'année civile 2008. En 2008, la productivité du secteur d'activités des transports a augmenté de 1,2 % (les chiffres concernant le transport routier des marchandises pour compte d'autrui n'étaient pas inclus, car ils sont en cours d'actualisation). En raison de la récession économique, il est probable que la croissance de la productivité était négative en 2009.

[17] Le rôle du Ministère était de répondre au rapport de la Commission d'examen conjoint sur le projet gazier Mackenzie (publié le 30 décembre 2009), de tenir des consultations avec les Autochtones et d'accroître le nombre d'inspections, l'application de la loi et les activités de sensibilisation dans le secteur du projet. Environnement Canada est le ministère responsable de ce projet.

Niveau des coûts dans le secteur des transports	La croissance concernant les coûts unitaires ne dépasse pas 11 % sur un horizon de cinq ans par rapport aux données de référence de 2009 (indice des coûts < 111 en 2014)	Les coûts unitaires pour le sous-ensemble susmentionné ont augmenté de 8,6 % en 2008. La hausse des coûts unitaires a principalement été causée par la hausse des prix du carburant. Les gains de productivité n'ont pas suffi à compenser la hausse approximative de 37 % des prix du carburant.					
Activité de programme[18]	Résultats escomptés	Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada	Dépenses réelles (en millions de dollars) 2008-2009	2009-2010 (en millions de dollars)			
				Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales[19]	Dépenses réelles[20]
Cadres qui appuient le marché des transports	Un secteur des transports concurrentiel et viable financièrement au moyen de cadres efficaces qui appuient le marché des transports	Un marché équitable et sécurisé	11	9	9	11	11
Portes d'entrée et corridors	Niveau accru de commerce à l'aide des portes d'entrée et des corridors commerciaux stratégiques du Canada	Une croissance économique forte	59	659	658	620	156
Infrastructures de transport	Un réseau de transport moderne	Une croissance économique forte	3	40	48	79	46
Innovation dans le secteur des transports	Un réseau de transport innovateur	Une économie fondée sur l'innovation et le savoir	9	10	10	14	7
Total[21]			82	718	725	724	220

Renseignements sur les écarts (entre les autorisations totales et les dépenses réelles)

Portes d'entrée et corridors : L'écart de 464 millions de dollars a été attribué à deux facteurs principaux. La majorité de cet écart, soit 394 millions de dollars, s'est produite dans le cadre du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers et du Fonds d'infrastructure de transport de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique. Les projets financés sont vastes et complexes et ils prennent du temps à élaborer. De plus, les conditions du marché en période de récession économique ont entraîné des coûts de construction plus faibles que prévu, se traduisant ainsi par des soumissions plus faibles que prévu. Le reste de l'écart (70 millions de dollars) est lié au Projet sur la porte d'entrée de Windsor et il résulte de facteurs tels que le temps requis pour faire preuve de diligence raisonnable dans l'évaluation des propositions visant la valeur des terrains, les retards dans le démarrage de certaines études nécessaires en raison des conditions météorologiques et le calendrier de l'approbation de l'évaluation environnementale fédérale.

[18] Pour les descriptions des activités de programme, veuillez consulter le Budget principal des dépenses à l'adresse suivante : http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/index-fra.asp.

[19] Autorisations totales = Budget principal des dépenses + Budget supplémentaire des dépenses

[20] Les dépenses réelles sont exactement celles qui figurent dans les Comptes publics.

[21] Étant donné que les chiffres ont été arrondis, le total des colonnes peut différer des totaux affichés dans le tableau.

Infrastructures de transport : L'écart de 33 millions de dollars est attribuable aux longues négociations et aux retards causés par les travaux, les conditions météorologiques ou les évaluations environnementales, qui ont fait en sorte que des initiatives particulières, notamment dans le cadre de l'Entente d'aménagement des routes dans l'Outaouais (5,8 millions de dollars) et des ententes de cession du Fonds de cession des ports (17 millions de dollars) n'ont pas été finalisées dans l'exercice visé par le rapport. D'autres écarts (10,2 millions de dollars) sont constitués d'écarts mineurs de programme causés entre autres par la courte saison de construction, les retards dans les réparations importantes et l'annulation des appels d'offres.

Innovation dans le secteur des transports : L'écart de 7 millions de dollars est principalement imputable à des retards dans le respect de toutes les conditions liées aux modalités du programme de contribution relatif au Partenariat pour la sécurité et la prospérité dans le cadre du Plan d'action pour une frontière intelligente; à certains retards dans la signature et l'exécution d'accords de contribution à cause de l'attente d'approbations environnementales; à des travaux incomplets sur l'Enquête routière nationale; à de longues négociations fédérales-provinciales; à certaines dépenses enregistrées dans l'activité de programme Portes d'entrée et corridors où elles faisaient partie de l'initiative des portes et des passages frontaliers; au déménagement du Centre de développement des transports (CDT) de Montréal à Ottawa.

Pour la plupart des cas, les fonds non utilisés en 2009-2010 pour ces activités de programme seront reportés en 2010-2011.

Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement

Indicateurs de rendement	Objectifs	Rendement de 2009-2010
Niveau des émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur des transports mesuré en tonnes d'équivalents de CO_2	Niveaux d'émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur des transports conformes aux objectifs du gouvernement, tel qu'il a été établi dans le document *Prendre le virage*	Selon les derniers renseignements dont nous disposons, les émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur des transports ont relativement peu changé en 2008 par rapport à 2007 (198 mégatonnes (Mt) d'équivalents de CO_2 en 2008[22] par rapport à 199 Mt en 2007).
Niveau de polluants atmosphériques produits par le secteur des transports	Réduction du niveau de polluants atmosphériques provenant du secteur des transports conformément aux objectifs à établir dans le cadre du Programme de l'air pur	Depuis 1990[23], les émissions atmosphériques polluantes provenant du secteur des transports, notamment les particules fines, les oxydes de soufre, les oxydes d'azote et les composés organiques volatils, ont constamment baissé grâce surtout aux initiatives réglementaires visant les véhicules routiers et au renouvellement du parc de véhicules. Les plus récentes données disponibles remontent à 2007.

Activité de	Résultats escomptés	Concordance	Dépenses	2009-2010 (en millions de dollars)

[22] Inventaire des émissions de gaz à effet de serre 1990-2008, Environnement Canada.
[23] Résumé national des principaux contaminants atmosphériques de 1985-2007, Environnement Canada

programme[24]		avec les résultats du gouvernement du Canada	réelles (en millions de dollars) 2008-2009	Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales[25]	Dépenses réelles[26]
Air pur - Transport	Un réseau de transport qui produit moins d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques	Un environnement propre et sain	146	33	34	29	19
Eau propre - Transport	Les eaux canadiennes protégées des déversements de polluants par les transports Prévention du transfert d'espèces aquatiques étrangères dans les eaux canadiennes au moyen de l'eau de ballast des navires		9	6	6	9	10
Gérance de l'environnement - Transport	Transports Canada est au courant et à l'écoute des conséquences environnementales de ses activités		35	34	44	55	38
Total[27]			190	73	84	93	67

Renseignements sur les écarts (entre les autorisations totales et les dépenses réelles)

Air pur : L'écart de 10 millions de dollars est principalement attribuable aux modifications et aux changements relatifs à la portée au titre des différents programmes écoTRANSPORTS, en raison du ralentissement économique et de retards dans la négociation de certains accords de contribution; aux retards dans l'acquisition de véhicules et l'introduction de nouveaux véhicules équipés de technologies de pointe; à une option moins exigeante en termes de ressources pour mesurer l'incidence du Programme de remise écoAUTO; aux retards dans l'établissement de partenariats avec des partenaires clés aux termes des programmes d'écoTRANSPORTS.

Eau propre : Les dépenses excédentaires de 1 million de dollars sont liées au programme de surveillance aérienne pour la détection de la pollution par les navires. Le financement a été affecté au programme afin de poursuivre la surveillance à Terre-Neuve.

[24] Pour les descriptions d'activité de programme, veuillez consulter le Budget principal des dépenses à l'adresse suivante : http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/index-fra.asp.
[25] Autorisations totales = Budget principal des dépenses + Budget supplémentaire des dépenses.
[26] Les dépenses réelles sont exactement celles qui figurent dans les Comptes publics.
[27] Étant donné que les chiffres ont été arrondis, le total des colonnes peut différer des totaux affichés dans le tableau.

Gérance de l'environnement : L'écart de 17 millions de dollars est lié à la gestion de projets d'assainissement de l'environnement, dont la majorité est gérée dans le cadre du Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux. Les projets d'assainissement de l'environnement sont souvent vastes et complexes et ils sont fortement influencés par les conditions extérieures comme la météo, les soumissions et l'incertitude dans les volumes réels de contamination. L'excédent a été principalement attribuable aux retards à l'échelle nationale des projets d'évaluation de sites supplémentaires et à la nécessité d'obtenir des approbations environnementales, aux retards dans les contrats et aux soumissions moins élevées reçues pour certains contrats. En outre, une partie de l'écart est liée à certains projets qui avaient été initialement prévus pour 2009-2010 et qui ont été entrepris en 2008-2009.

Pour la plupart des cas, les fonds non utilisés en 2009-2010 pour les activités de programme seront reportés en 2010-2011.

Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire

Indicateurs de rendement	Objectifs	Rendement de 2009-2010
Nombre et taux d'accidents ou de décès par mode de transport	Maintenir ou améliorer les taux d'accidents et de décès par mode de transport, selon les objectifs stratégiques de chaque mode de transport	• Le taux d'accidents du transport aérien en 2009 a été de 5,5 % pour 100 000 heures de vol, ce qui est en deçà de la moyenne de 5,9 % sur cinq ans de 2004 à 2008. En 2009, 64 décès ont été constatés par rapport à 46 en 2008. • En 2009, le nombre d'accidents maritimes mettant en cause des navires canadiens et d'accidents à bord des navires (322) a atteint un plancher record; il s'agit d'une baisse de 20,5 % par rapport à la moyenne de 2004 à 2008. On a constaté 17,6 accidents maritimes pour chaque million de navires-kilomètres, par rapport à la précédente moyenne quinquennale de 21,5. En tout, 15 décès ont été constatés dans le transport maritime en 2009, 15 ont été signalés par des bâtiments canadiens. • En 2009, 1 038 accidents du transport ferroviaire ont été déclarés et il y a eu 71 décès liés aux chemins de fer de compétence fédérale, soit 12,1 % et 4,1 % de moins qu'en 2008. • Les statistiques estimatives concernant les collisions routières ayant fait des victimes (2008) montrent une baisse de 9,1 % par rapport à 2007, le nombre de décès ayant diminué de 12,2 % et le nombre de blessés ayant chuté de 7,9 %. • En 2009, 396 accidents impliquant le transport des marchandises dangereuses ont été déclarés, soit 1 % de moins qu'en 2008. (Voir la page suivante : http://www.tc.gc.ca/media/documents/politique/addenda2009.pdf.)
Degré de confiance du public concernant la sécurité du réseau de transport	Maintenir ou améliorer la confiance du public concernant la sécurité des transports, selon les objectifs stratégiques de chaque mode de transport	Aucun sondage n'a été mené en 2009-2010; cet indicateur est en cours d'examen.
Activité de	Résultats prévus	Dépenses 2009-2010 (en millions de dollars)

Programme[28]		les résultats du gouvernement du Canada	réelles (en millions de dollars) 2008-2009	Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales[29]	Dépenses réelles[30]
Sécurité aérienne	Un système d'aviation civile sécuritaire	Un Canada sécuritaire et sécurisé	252	238	241	247	231
Sécurité maritime	Un réseau de transport maritime sécuritaire		82	74	75	87	82
Sécurité ferroviaire	Un réseau de transport ferroviaire sécuritaire		30	28	28	43	37
Sécurité routière	Des routes sécuritaires		29	36	35	36	30
Transport des marchandises dangereuses	Sécurité du public lors du transport des marchandises dangereuses		14	14	14	16	14
Total[31]			407	390	393	429	394

Renseignements sur les écarts (entre les autorisations totales et les dépenses réelles)

Sécurité aérienne : L'écart de 16 millions de dollars est principalement attribuable à la réduction des dépenses dans le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires de 9 millions de dollars. Étant donné qu'il s'agissait de la dernière année de ce programme quinquennal, les récipiendaires ne pouvaient présenter que des demandes de financement pour des projets pouvant être achevés en un an. De plus, des soumissions d'un montant inférieur à ce qui avait été prévu au départ ont été reçues pour certains projets, et des projets ont été retardés à cause de certains facteurs, comme les piètres conditions météorologiques, les appels d'offres et l'adjudication de contrats en retard. La réduction des dépenses du budget de fonctionnement de 5,5 millions de dollars dans le programme de l'aviation civile était attribuable à des retards dans la dotation et à la diminution des déplacements et de la formation des employés en raison de la transition du programme vers un programme de surveillance réglementaire basé sur le système de gestion de la sécurité; à la diminution des coûts pour le ministère de la Justice et les services de traduction; à la réduction des dépenses du budget d'immobilisations de 1,5 million de dollars en raison de retards dans le processus de passation de marchés pour plusieurs projets d'immobilisations.

Sécurité maritime : L'écart de 5 millions de dollars est principalement attribuable à la réduction des dépenses relatives aux salaires des inspecteurs en raison de postes vacants (excédent de 0,8 million de dollars); à la réduction des recettes qui représentent un déficit de 0,4 million de dollars attribuable à la diminution des activités de navigation; à la réduction des dépenses en matière de formation pour les inspecteurs (excédent de 0,54 million de dollars); à la réduction des dépenses liées aux services juridiques (excédent de 0,4 million de dollars) en raison de l'incapacité des services juridiques à satisfaire aux exigences; à la réduction des dépenses dans le Programme de contribution pour

[28] Pour les descriptions des activités de programme, veuillez consulter le Budget principal des dépenses à l'adresse suivante : http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/index-fra.asp.
[29] Autorisations totales = Budget principal des dépenses + Budgets supplémentaires des dépenses.
[30] Les dépenses réelles sont exactement celles qui figurent dans les Comptes publics.
[31] Étant donné que les chiffres ont été arrondis, le total des colonnes peut différer des totaux affichés dans le tableau.

simulateurs servant à la formation maritime (excédent de 2,3 millions de dollars), qui offre une aide financière pour le transfert et la modernisation des simulateurs servant à la formation maritime à 5 provinces qui possèdent des instituts de formation maritime (Colombie-Britannique, Ontario, Québec, Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador). Certaines provinces ont connu des retards pour satisfaire aux exigences en vue de procéder au transfert. Une somme non réglée de 1,4 million de dollars a été codée au résultat stratégique 3 au cours de la période de transition pour le soutien des programmes de sûreté. Une proposition d'ajustement budgétaire a été préparée afin de gérer ce transfert de fonds interne au résultat stratégique 4.

Sécurité ferroviaire : L'écart de 6 millions de dollars est essentiellement dû à certains retards dans le lancement de processus internes et l'obtention d'approbations ainsi que dans la dotation en personnel. Une somme de 1 million de dollars de cet écart a été reportée à 2011-2012.

Sécurité routière : L'écart de 6 millions de dollars est essentiellement le résultat du montant de 4, 443 millions de dollars qui n'a pas été dépensé au titre du programme de contribution du Code national de sécurité, qui expirait le 31 mars 2009. L'élaboration d'une présentation au Conseil du Trésor a été reportée. L'écart de 1,15 million de dollars aux termes de l'Initiative nationale d'harmonisation pour l'industrie du camionnage d'écoTRANSPORTS découlait de l'absence de participation des provinces et des territoires à ce programme. Une somme de 0,4 million de dollars en fonds d'immobilisations pour des coûts moins élevés d'asphalte au Centre d'essais pour véhicules automobiles de Blainville, au Québec, sera reportée à l'année prochaine.

Transport des marchandises dangereuses : L'écart de 2 millions de dollars est essentiellement le résultat de retards dans la dotation en personnel et de la diminution des déplacements et de la formation des employés connexes ainsi que de la réduction dans les dépenses du budget d'immobilisations en raison de retards dans le processus de passation de marchés pour des projets d'immobilisations.

Résultat stratégique 4 : Un réseau de transport sûr

Indicateurs de rendement	Objectifs	Rendement de 2009-2010
Niveau de crédibilité à l'égard de la sûreté des transports du Canada à l'échelle internationale	Aucun pays n'impose de mesures de sûreté spéciales pour les marchandises et les gens arrivant du Canada	On examine actuellement la cible et on établira les données de référence en 2010-2011. Le Canada est toutefois tenu en haute estime par les partenaires internationaux, notamment l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'Organisation maritime internationale, et par ses partenaires commerciaux principaux, dont les États-Unis. Même si certains ajustements ont été effectués au cours de l'année afin d'assurer l'uniformité, comme ceux qui ont suivi la menace à la sûreté aérienne du 25 décembre 2009, les mesures imposées n'ont pas eu d'incidence importante sur les personnes et les marchandises provenant du Canada.
Degré de confiance du public concernant la sûreté du réseau de transport	Maintenir ou améliorer la confiance concernant la sûreté des réseaux de transport, selon les objectifs stratégiques de chaque mode de transport	Même si Transports Canada n'a mené aucun sondage sur cet indicateur, des sondages externes ont été menés sur la question des scanners corporels à la suite de la tentative d'attentat terroriste du 25 décembre 2009 et de la mise en œuvre d'une technologie de contrôle au moyen de scanners corporels dans les grands aéroports

			canadiens. Un sondage d'opinion publique d'Angus Reid sur les scanners corporels indique que 74 % des Canadiens sont en faveur de ces nouveaux dispositifs. De plus, le sondage HarrisDecima montre que les Canadiens s'attendent à ce que l'utilisation de ces dispositifs ait une incidence positive sur la sûreté du transport aérien.				
[32]	Résultats escomptés[33]	Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada	Dépenses réelles (en millions de dollars) 2008-2009	2009-2010 (en millions de dollars)			
				Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales[34]	Dépenses réelles[35]
Sûreté aérienne	Un système d'aviation sûr	Un Canada sécuritaire et sécurisé	65	62	62	73	71
Sûreté maritime	Un réseau de transport maritime sûr		27	29	29	33	32
Sûreté du transport de surface et du transport intermodal	Les exploitants du transport urbain/ferroviaire (passagers et marchandise) sont au courant et adoptent de plein gré des exigences réglementaires lorsque ces dernières sont en place		66	7	11	13	12
Total[36]			158	98	102	119	115

Renseignements sur les écarts (entre les autorisations totales et les dépenses réelles)

Programme de sûreté maritime : L'écart de 1 million de dollars est lié au Programme de contribution à la sûreté maritime, qui a pris fin progressivement en 2009-2010. Le remboursement des frais admissibles réclamés par les bénéficiaires a été inférieur aux prévisions initiales dans la cinquième et dernière année du programme.

Programme de sûreté aérienne de Transports Canada : L'écart de 2 millions de dollars est attribuable aux fonds additionnels reçus pour le fret aérien et les plans de sûreté.

Programme de sûreté du transport terrestre et du transport intermodal : L'écart est attribuable au fait que l'exercice 2009-2010 a été une période de transition puisque Transports Canada s'est ajusté à

[32] Pour les descriptions d'activité de programme, veuillez consulter le Budget principal des dépenses à l'adresse suivante : http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/index-fra.asp.
[33] Une simple reformulation à des fins de clarification.
[34] Autorisations totales = Budget principal des dépenses + Budgets supplémentaires des dépenses.
[35] Les dépenses réelles sont exactement celles qui figurent dans les Comptes publics.
[36] Étant donné que les chiffres ont été arrondis, le total des colonnes peut différer des totaux affichés dans le tableau.

une approche fondée sur l'architecture des activités de programme (AAP) pour la gestion des résultats. La visibilité des écarts dans l'AAP a été préservée pour appuyer l'AAP et la normalisation budgétaire pour les années à venir.

Services internes

Activité de programme[37]	Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada	Dépenses réelles (en millions de dollars) 2008-2009	2009-2010 (en millions de dollars)			
			Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales[38]	Dépenses réelles[39]
Services internes	Ne s'applique pas	204	171	172	213	217
Total		204	171	172	213	217

Renseignements sur les écarts (entre les autorisations totales et les dépenses réelles)

Tant les écarts financiers et ceux relatifs aux équivalents temps plein sont attribuables à des réaffectations internes au sein de la nouvelle structure de l'AAP de Transports Canada et aux fonds supplémentaires reçus au cours de l'année.

3.4 Tableau de concordance de l'architecture des activités de programme

Figure 1 : Tableau de concordance de l'architecture des activités de programme[40]	
2008-2009	**2009-2010**
RS[41] 1 : Un réseau de transport efficient qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce AP[42] : Élaboration de politiques de transport, programmes et infrastructure pour appuyer un cadre de travail axé sur le marché	RS1 : Un réseau de transport efficient AP : Cadres qui appuient le marché des transports, portes d'entrée et corridors, infrastructures de transport et innovation dans le secteur des transports
RS2 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté AP : Sécurité et sûreté des transports	RS3 : Un réseau de transport sécuritaire AP : Sécurité aérienne, sécurité maritime, sécurité ferroviaire, sécurité routière et transport des marchandises dangereuses
	RS4 : Un réseau de transport sûr AP : Sûreté aérienne, sûreté maritime et sûreté du transport terrestre et du transport intermodal
RS3 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable AP : Développement du transport durable et l'environnement	RS2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement AP : Air pur - Transport, Eau propre - Transport et Gérance de l'environnement - Transport
	Services internes[43], appuyant les quatre résultats stratégiques

[37] Pour les descriptions d'activité de programme, veuillez consulter le Budget principal des dépenses à l'adresse suivante : http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/index-fra.asp.
[38] Autorisations totales = Budget principal des dépenses + Budget supplémentaire des dépenses.
[39] Les dépenses réelles sont exactement celles qui figurent dans les Comptes publics.
[40] Pour de plus amples renseignements sur la redistribution des ressources financières, veuillez consulter le tableau de concordance financière des activités de programme sur le site Web de Transports Canada pour 2008-2009 et 2009-2010.
[41] Résultat stratégique
[42] Activité de programme

3.5 Analyse des risques

Un réseau de transport sécuritaire, sûr et respectueux de l'environnement est déterminant pour la compétitivité économique du Canada, son niveau de vie et ses rapports avec ses partenaires commerciaux partout dans le monde. Dans le cadre de ses responsabilités, Transports Canada doit gérer plusieurs risques importants. En voici des exemples.

Le plan de vérification fondé sur les risques de Transports Canada illustre comment le Ministère assure la gestion intégrée des risques dans ses activités. Dans le cadre de leur planification annuelle, les Services de vérification, d'évaluation et de conseil mènent une évaluation au cours de laquelle la haute direction détermine les principaux secteurs vulnérables où il sera utile d'accroître la surveillance de l'assurance et de la gestion.

L'incident du 25 décembre 2009, touchant la sûreté, et la planification de la sûreté des XXI[e] Jeux olympiques d'hiver, à Vancouver, se sont traduits par le renforcement de certaines stratégies du Canada en matière de sûreté nationale. Les nouvelles technologies, les initiatives réglementaires et la collaboration avec les partenaires canadiens et étrangers afin d'harmoniser les façons d'assurer la sûreté sont au nombre des mesures qu'a prises Transports Canada pour faire face à la menace du terrorisme. De plus, le Ministère continue de faire de la prévention et d'éviter que les politiques de sûreté ne viennent entraver le commerce en cette période d'incertitude économique. Par exemple, le Ministère a poursuivi la mise en œuvre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique afin de promouvoir la compétitivité du réseau de transport du Canada.

Afin de planifier la sûreté pendant les Olympiques, Transports Canada, de concert avec d'autres partenaires fédéraux de premier plan, dont la Gendarmerie royale du Canada (GRC), a réalisé un certain nombre d'évaluations de risque, notamment le risque d'un attentat contre le réseau de transport ou de l'utilisation des véhicules de transport comme armes ou des moyens de transport pour se rendre sur les lieux d'un événement. Selon ces évaluations et les priorités de la GRC, le Ministère s'est servi de ses pouvoirs réglementaires, sans parler de son étroite collaboration avec les intervenants, pour améliorer la sûreté du réseau de transport. Pour cela, il a imposé des restrictions aériennes, limité les accès et établi des restrictions durant certains moments de la journée en ce qui a trait au transport et à l'entreposage des marchandises dangereuses, et il a créé des zones d'exclusion maritime.

Pour aider le gouvernement fédéral à atténuer les effets de la récession, Transports Canada a recouru à une stratégie de gestion des risques rigoureuse en vue d'assurer une supervision et une mise en œuvre rigoureuse du Plan d'action économique (PAE) du Canada. Pour chaque initiative du PAE et la gestion ministérielle de l'ensemble du Plan, le Ministère a adopté des stratégies d'atténuation des risques importants ou secondaires. Des examens fréquents des profils de risque ont permis d'actualiser la stratégie de gestion des risques; de plus, la haute direction a participé à la limitation des risques par la présentation de rapports d'étape trimestriels au Comité ministériel de vérification et au Comité exécutif de gestion.

Comme il a été mentionné précédemment, Transports Canada continue de prendre des mesures afin de réduire l'incidence des défis et des risques externes sur sa capacité à offrir un réseau de transport efficient, respectueux de l'environnement, sécuritaire et sûr aux Canadiens.

---

[43] Au début du cycle de préparation du Budget principal des dépenses de 2009-2010, les ressources de l'activité de programme Services internes sont affichées séparément de celles des autres activités de programme. Elles ne sont plus distribuées entre les autres activités de programme comme c'était le cas dans le Budget principal des dépenses précédent. Ceci a influé sur la comparaison des dépenses et les renseignements sur les équivalents temps plein par activité de programme entre les exercices financiers.

3.6 Liste des tableaux sur les renseignements supplémentaires

Les tableaux suivants ont été présentés de façon électronique. Les tableaux électroniques se trouvent sur le site Web du Secrétariat du Conseil du Trésor au http://www.tbs-sct.gc.ca/dpr-rmr/2009-2010/index-fr.asp :

- Sources de revenus disponibles et des revenus non disponibles
- Rapports sur les frais d'utilisation
- Rapport d'étape sur les projets visés par une approbation spéciale du Conseil du Trésor
- Rapport d'étape sur les grands projets de l'État et sur les projets de transformation
- Renseignements sur les programmes de paiements de transfert
- Initiatives horizontales
- Achats écologiques
- Réponse aux comités parlementaires et aux vérifications externes
- Vérifications internes et évaluations

3.7 Autres points d'intérêts

A

Examen de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* par le Comité consultatif
http://www.tc.gc.ca/tcss/CATSA/Final_Report-Rapport_final/rapport_final_f.htm
Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/aeroports-paia-menu-327.htm
En voiture : Sécurité ferroviaire – Plan stratégique (2005-2010)
http://www.tc.gc.ca/fra/securiteferroviaire/publications-44.htm
Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique
http://www.portedupacifique.gc.ca/index2.html
Les constructeurs de véhicules automobiles signent un accord qui vise la réduction des GES
http://www.oee.nrcan.gc.ca/transports/ges-protocole/index.cfm?attr=8
Sécurité aérienne
http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/opssvs/securiteaerienne-menu.htm

C

Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation
http://www.tbs-sct.gc.ca/ri-qr/directive/directive00-fra.asp
Politique Ciel bleu du Canada
http://www.tc.gc.ca/fra/aerien-cielbleu-menu.htm
Office des transports du Canada
http://www.otc-cta.gc.ca/

E

Stratégie écoTRANSPORTS
http://www.ecoaction.gc.ca/ecotransport/index-fra.cfm

F

Droits des voyageurs aériens Canada
http://www.tc.gc.ca/droitsdesvoyageursaeriens/menu.htm

G

Portes et corridors du Canada
http://www.portesducanada.gc.ca/index2.html

M

Publications relatives à la Sécurité maritime
http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-menu-515.htm
Allons de l'avant
http://www.tc.gc.ca/fra/sstc/planstrategique-menu-56.htm

N
Programme de protection des eaux navigables
http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/epe-ppen-menu-1978.htm

O
Porte continentale Ontario-Québec
http://www.portecontinentale.ca/index2.html
Structure organisationnelle
http://www.tc.gc.ca/fra/sujet-ministere-menu.htm

R
Sécurité ferroviaire
http://www.tc.gc.ca/fra/securiteferroviaire/menu.htm

Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*
http://www.tc.gc.ca/fra/securiteferroviaire/elsf.htm

Sécurité routière
http://www.tc.gc.ca/fra/securiteroutiere/menu.htm

S
Législation
http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois.htm

T
Les transports au Canada – Un survol (2008)
http://www.tc.gc.ca/fra/politique/rapport-aca-anre2008-index-1185.html
Portefeuille des transports, de l'infrastructure et des collectivités
http://www.tc.gc.ca/fra/sujet-ausujetdetic.htm
Transport des marchandises dangereuses
http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/securite-menu.htm